

المواقي السودانية



تأليف

الدكتور صلاح الدين الشامى



المَوَائِنِ السُّودَانِيَّة

دراسة في الجغرافية التاريخية

بإشراف
الإدارة العامة للثقافة
وزارة التربية والتعليم
الإقليم الجنوبي

تصدر هذه السلسلة بمحاوثة المجلس الأعلى
لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية

الألف كتاب

(٣٧٨)

المَوَاقِفُ السُّودَانِيَّةُ

دراسة في الجغرافية التاريخية

تأليف

الدكتور صلاح الدين الشامي

الناشر

مكتبة مصر
٣ شارع كامل صدقي "الفجالة"

١٩٦١

بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

تدفعني عروبتى واعتزازى وإيمانى بالقومية العربية المساعدة فى كل أنحاء الوطن العربى الكبير عامة ، وأعجائى بالخطوات الثابتة التى يدعم بها السودان مركزه بين دوله المتحررة الثائرة خاصة ، الى اخراج هذا الكتاب • وهذا الكتاب الذى أشرف بتقديمه الى المكتبة العربية الجغرافية النامية ، هو الثالث فى سلسلة الكتب التى أطلقت عليها « دراسات فى جغرافية السودان » • والطريف فى هذا الكتاب أنه يصور جانبا مشرفا من الجوانب التى أسدلت عليها الحجب فترة ليست بالقصيرة ولا تكشف عنها الا دراسة الجغرافية التاريخية • وقد حاولت فى هذا الكتاب أن أوضح أصالة السودان ومركزه الثابت - منذ وقت بعيد - فى دنيا التجارة والتبادل بين مجموعة الدول والشعوب والأمم التى أخذت بزمام الحضارة المزدهرة الزاهية • ويتضمن هذا البحث دراسة للموانى التى قامت وازدهرت على خط الساحل السودانى ، وتحكى قصتها عرضا مشوقا لتجارة السودان الخارجية فى كل عصر من العصور • وكان جل همى منصبا على عرض الصور فى إطار علمى سليم تدعمه المراجع والشواهد ، وقد حاولت أن أحقق كل المعلومات التى من شأنها أن تثبت القول أو أن تؤكد •

ويسرنى بهذه المناسبة أن أقدم الى كل أولئك الذين يبحثون عن أمجاد السودان كجزء من الكيان العربى ، وعن أصالته فى الأسرة الدولية بتلك الأسانيد التى تؤكد الدور الإيجابى لمنتجاته فى المجال الاقتصادى • وأرجو أن يكون هذا الجهد المقل مجزيا ، والله نسأل أن يلهمنا التوفيق •

صلاح الدين على الشامى

مصر الجديدة ١٩٦١

مدرس الجغرافية بجامعة القاهرة

تقديم

تعريف بالسودان واشتراك منتجاته وسلعه في التجارة
النولية - خروج التجارة بطريق البحر الأحمر - تعريف
بالبحر الأحمر وعلاقته بالاخلود - النشاط والنمو
المرجاني وأثرهما على الشروم والخلجان وقيام الموانئ -
علاقة الساحل السوداني بحركة الملاحة منذ أقدم العصور
وحقيقة صلته ببلاد بنت *

لم يكن لفظ « السودان » معروفا أو مستخدما قبل التوسع العربى وانتشار القبائل العربية فى مساحات كبيرة من أفريقية بعيدا عن أوطانهم فى شبه الجزيرة العربية شمال النطاق الصحراوى المعروف باسم الصحراء الأفريقية الكبرى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن « كلمة السودان » عربية أصيلة أطلقها العرب على كل الأراضى الأفريقية فيما وراء الصحراء الكبرى جنوبا ، والتي تمتد من أقصى الغرب الذى يشرف على المحيط الأطلنطى «الظلمات» الى أقصى الشرق الذى يطل على ساحل البحر الأحمر أو ينتهى عند السفوح المنخفضة للهضبة الحبشية . هكذا وردت كلمة السودان على لسان القبائل العربية المتدافعة المتعاقبة الى أوطانها الجديدة فى القارة الأفريقية ، وهى تحمل طابع المدلول الجغرافى البحت . ونحن نشير بهذه المناسبة الى أن ذلك الاسم الجديد كان ثمرة طيبة من ثمرات الجهود العربية الموفقة فى دراسة الجغرافية وعلم تقويم البلدان . و « السودان » جمع الجمع لكلمة « أسود » وهو اللون الغالب على سكان المناطق والأقاليم والأجزاء فى أفريقية فيما وراء الصحراء . وكان ذكر أرض السودان وبلاد السودان فى مؤلفات العرب من المؤرخين والجغرافيين أول محاولة للتعبير باسم موحد عن كل أراضى السود فيما وراء الصحراء الأفريقية الكبرى . وليس غريبا بطبيعة الحال أن نقرر أنها كانت محاولة خلاقة ، لأنه فيما قبل ظهور الاسلام وانتشار القبائل والبطون العربية ، التى أسهمت فى بناء وتوسيع رقعة الدولة العربية الإسلامية الكبرى كانت كل المساحات فيما وراء الصحراء الكبرى لا تعرف باسم واحد معين يميزها عن غيرها .

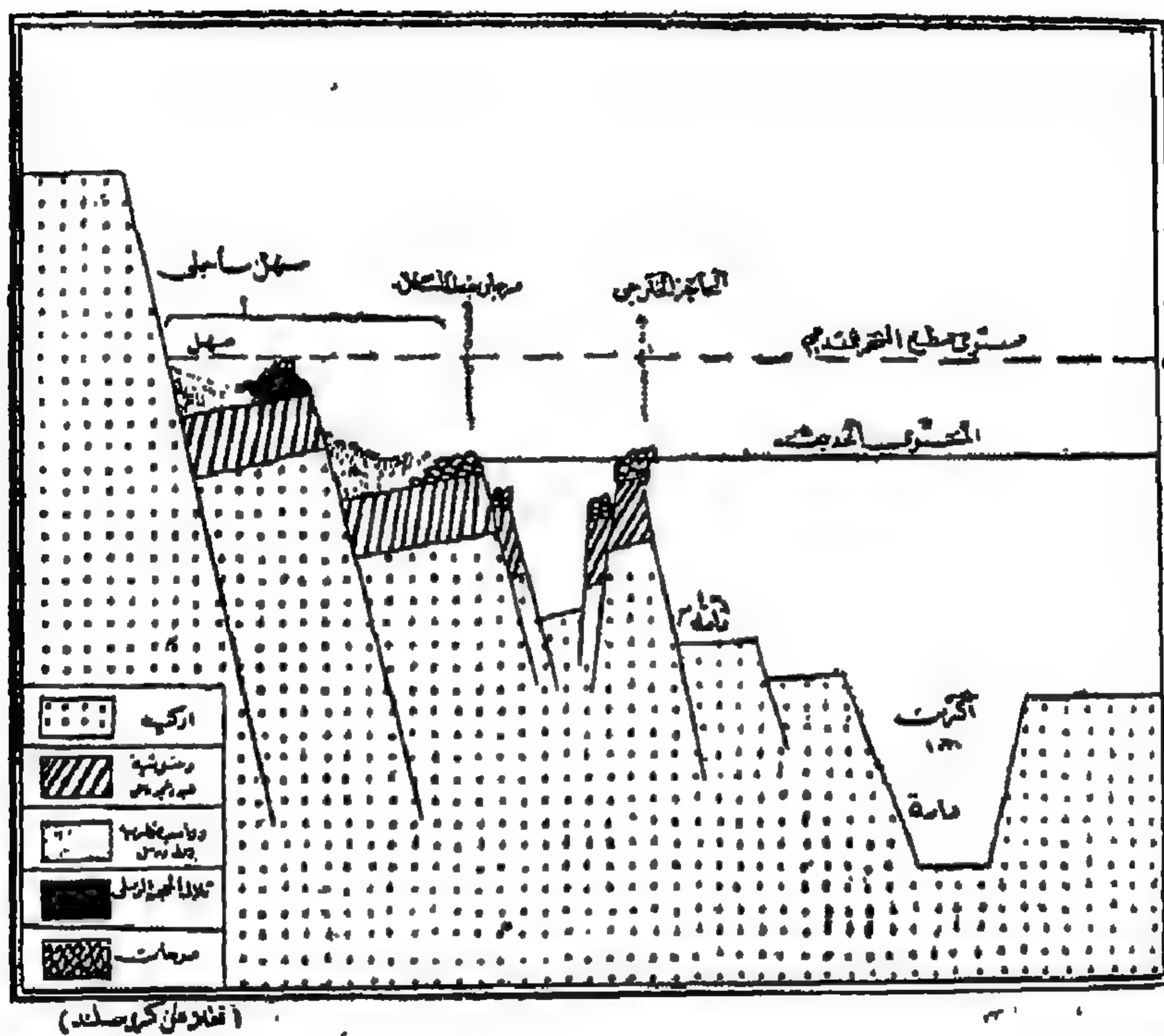
أما استخدام لفظ السودان للتعبير عن مدلول سياسى وكيان معين يضم مساحات معينة فى قلب التيل الأوسط وروافده ، فلا يرجع الى أبعد من أوائل القرن التاسع عشر الميلادى بعدما دخلت هذه المساحات فى نطاق الامبراطورية المصرية . ويعنى ذلك أن التوسع المصرى فى سنة ١٨٢١ ميلادية أدى الى استخدام تعبير الأقاليم السودانية للتعبير عن كل المساحات التى خضعت للحكم المصرى . ومع ذلك فإن كلمة السودان لم تستخدم كتعبير مطلق له مدلوله السياسى

للتعبير عن الأراضى التى تقع جنوب مصر ولها حدود معينة مرسومة محددة ، الا
فى بداية الحكم الثنائى سنة ١٨٩٩ . وهكذا أصبح لكلمة السودان العربية
مدلولان ، أحدهما جغرافى يشمل نطاق المطر ، الصيفى فيما وراء الصحراء
الكبرى ، وثانيها سياسى يشمل الأراضى فيما حول النيل وحوضه الأوسط
والتي تمثل ثمرة الكفاح السياسى للقوة المصرية فى القرن التاسع عشر ، والتي
تلقتها الشخصية السودانية النامية المتنورة ، وجعلت منها جمهورية مستقلة
ذات سيادة .

ونود أن ننبه الأذهان الى أن هذه المقدمة ضرورية لكى نبرر المسلك الذى
سلكناه عندما استخدمنا كلمة السودان استخدما فيه مرونة - وعلى الرغم من
حدائته - للتعبير عن الأراضى والمساحات التى كانت فى ظهير خط ساحل البحر
الأريتري - الأحمر - وموانيه ، وكانت منتجاتها وسلعها تجد لها طريقا إليها .
وليس ثمة شك فى أنه مهما اختلفت الأسماء التى عرفت بها الأراضى الواقعة فيما
وراء مصر جنوبا ، ومهما اختلفت الحدود السياسية لها ، فانه من الثابت تماما
أنها اشتركت بسلعها وأسهمت بمنتجاتها فى التجارة الدولية . ويمكن القول أن
موقع الأراضى السودانية على خط ساحل البحر الأحمر من جانب ، وإلى الجنوب
من مصر ، مهد الحضارة الأصيلة العريقة من جانب آخر ، يعتبر مسئولاً مسئولية
مباشرة عن دخول السلع السودانية فى دنيا التجارة الدولية فى ذلك الوقت
السحيق ، والذى كانت فيه معظم الأراضى الأفريقية جنوب الصحراء الكبرى
فى ظلمة تامة لا يعرف العالم من أمرها شيئا . وليس ثمة شك فى أن الرغبة
الملحة فى الحصول على السلع السودانية كانت تدفع الفراعنة الى توجيه الحملات
والرحلات الى قلب السودان بالطريق البرى الشمالى لجلبها والحصول عليها .
وتعتبر رحلة حرقوف التى تمت فى وقت مبكر دليلا حاسما فى هذا الصدد .
وتؤكد كل المراجع أن رحلة حرقوف كانت تتميز بالطابع الاقتصادى البحت ،
وأنها سارت بحذاء النيل صعودا فى اتجاه الجنوب . وكان الحمار بطبيعة الحال
الوسيلة التى لجئوا الى استخدامها ، لأنهم كانوا يدركون تماما خطر الملاحة فى
النيل النوبى ، وما تعترضه من جنادل فتعوقها أو تمنع انتظامها .

أما البحر الأحمر الذى هو من أقدم المستطجات المائية التى عرفت الإنسان ملاحا
يركب البحر ويدلله ، من أجل التجارة وبقصد الحصول على سلع معينة فله فى

(شکل ۱)



قطاع مثالي في الساحل السوداني

دراسة الجغرافية التاريخية للتجارة السودانية الخارجية شأن كبير . وقد نشأت على أمواجه وبين ساحليه خبرة الملاحين من سكان ذلك الحوض الذى يحتله ، والأجزاء القريبة المجاورة الأخرى ، والتي تكاد تشرف عليه . وعلى الرغم من الظروف الطبيعية المتعلقة بتكوين البحر الأحمر والنشاط المرجانى فيه ، وطبيعة مناخه وقسوة الحرارة والرطوبة معا والتي تضعه فى صف البحار غير الملائمة للنشاط الملاحى فى مثل ذلك الوقت المبكر ، على الرغم من ذلك كله ، فإن قيام الحضارات وازدهار المدن على مقربة منه - على كل من جانبيه الأفريقى والآسيوى - دفعت الانسان اليه دفعا ، فركبه وذلك ومارس فيه وبين شرومه وخليجانه وشطوطه المرجانية الخطرة الملاحية والتبادل التجارى . ونود قبل الحديث عن قيمة البحر والساحل السودانى المشرف عليه فى خدمة التجارة الخارجية للسودان وعلاقاته مع غيره من الأمم والشعوب والدول ، أن نتعرض فى ايجاز لدراسة صفة ذلك البحر، وصفة خط الساحل وصفة شرومه وخليجانه . وقد تلقى هذه الصور الضوء على الهدف الذى نحاول الوصول اليه والتعريف به وتحديد معالمه .

ويظهر من دراسة القطاع المستعرض للبحر الأحمر وجوانبه أن الانكسارات التى كونت الأخدود هنا من النوع السلمى ، وتظهر فيه ثلاث درجات واضحة . وكانت تلك الدرجات المجال الذى ظهر عليه وأثر فيه النشاط والنمو المرجانى ، الذى يعبر عن صفة البحر الأحمر الأساسية . وقد أكسب هذا النمو المرجانى ساحل السودان مميزات خاصة لها علاقة كبيرة بالملاحة من جانب ، وقيام الموانى من جانب آخر . وساحل السودان شمال سواكن نموذج طيب للعلاقة بين النشاط المرجانى وقيام الموانى .

ويمتد الساحل السودانى شمال سواكن بحيث توازيه تلال البحر الأحمر والحاجز المرجانى الساحلى والحاجز الخارجى . وتبدو كلها فى شبه امتداد واضح ظاهر منتظم . ويفهم ذلك الانتظام على ضوء علمنا بتكوين الدرجات الثلاث التى كانت نتيجة للحركات التى أدت الى تكوين الأخدود الأريتري . وكان مستوى سطح البحر الأحمر يصل الى قاعدة التلال الأركية بحيث تمثل الدرجة الأولى مجال النشاط المرجانى وتكون عليها الحاجز الأول . وقد تراكمت الرمال

والزلط والحصى والمواد المفتتة المنقولة من التلال سواء عن طريق الوديان أو بالتعرية الهوائية ، في المنطقة الضحلة من البحر بين التلال العالية وبين الحاجز المرجاني الأول القديم . وأصبحت تلك الرواسب مقدمة للسهل الساحلي ، وتجمعت في نفس الوقت المواد العضوية على الدرجة الثانية ثم حدثت حركة رفع ترتب عليها وقوع الدرجة الثانية تحت عمق من الماء يقل عن ٣٠٠ قدم (٥٠ قامة) . ومن ثم بدأ النشاط المرجاني والنمو على هذه الدرجة . وترتب على ذلك أيضا انحسار الماء عن مقدمة السهل الساحلي وانكشفت الدرجة الأولى التي كانت تتكون من اختلاط الرمل بالزلط والبقايا المرجانية ، وأصبحت الدرجة الثانية المجال الجديد للنشاط المرجاني . وتكررت الظروف السابقة وتكون حاجز جديد ثم عاد البحر الى التقهقر، وانخفض مستوى سطح البحر ، فأصبحت الدرجة الثالثة قاعدة الحاجز المرجاني الحديث Barrier Reef . وامتد السهل الساحلي الى الحاجز القديم على الدرجة الثانية التي تمثل الحاجز الساحلي Fringing Reef في الوقت الحاضر . وتم خلال حركتي الرفع أو الهبوط اللتين أدتا الى تقهقر البحر وانخفاض مستوى سطح البحر حدوث الشقوق والكسور في الدرجتين الثانية والثالثة . واتخذت هذه الكسور صور خلجان وشروم صغيرة ، تتوغل في خط الساحل ، وتمثل المواقع المحمية الصالحة لرسو السفن في الوقت الحاضر . ويستحسن قبل العناية بدراسة تلك الشروم والخلجان أن نهتم بدراسة بعض المظاهر والمعالم الطبوغرافية والمرجانية التي تنتظم على الساحل وتحاذيه لما بينها وبين تلك الخلجان من علاقة أصيلة .

ونشير أولا الى التلال الأركية التي تعرف باسم تلال البحر الأحمر ، وتمتد بحذاء خط الساحل وموازية له في الاقليم المصري والسودان . وتمثل التلال لحافة الاساجمية الغربية للأخدود . وتتكون أساسا من الصخور القديمة ، ويتراوح ارتفاعها بين ٤٠٠٠ ، ٨٠٠٠ قدم ، وقد مزقتها الأخوار والوديان الجافة تمزيقا شديدا . ويرجح ارتفاع تلك التلال فيما بعد الميوسين الأسفل على أحدث تقدير . ويبدو أن الارتفاع قد تم على دفعات ، كان آخرها وأهمها الحركة التي حدثت في البلايوسين الأعلى . وتمثل قاعدة تلك التلال خط الساحل قبل أن يتكون السهل الساحلي الحالي . ويعني ذلك أنها كانت دائما فوق مستوى سطح البحر ، حافة قافزة تحدد الأخدود من ناحية الغرب .

أما السهل الساحلي فيمتد بحذاء التلال ، ويتراوح عرضه بين خمسة وعشرة أميال ، وتكون انحداراته تدريجية من الغرب الى الشرق . وتكون الطبقة السطحية التي تغطي تلك السهول من مفتتات الصخور من التلال التي تجرفها الوديان والأخوار ، التي تنحدر من منحدرات التلال الشرقية وتهبط الى السهل الساحلي فتمزقه . ويمكن أن نذكر أن السهل يتكون عامة من طبقات رملية تكسو السطح ، وتتناثر في مناطق متباعدة رمال ناعمة وتكوينات هشة ، تؤدي في كثير من الأحيان الى عرقلة حركة النقل بالسيارات . وتظهر في بعض الأجزاء الأخرى بطون الأودية الضحلة التي تظمرها طبقات من الطين . وتختلط كل هذه التكوينات من رمال خشنة وزلط وحصى ببعض الكتل الكبيرة على شكل أحجار تبدو مطمورة في التكوينات الأقل أقطارا . وتحطم تلك الأقطار تبعا لتتابع الحرارة والبرودة من جانب ، وارتفاع درجة الرطوبة النسبية من جانب آخر . ويفسر ذلك أيضا انتشار الزلط والحصى والكتل غير المنتظمة الشكل على السطح ، وتكاثرها كلما اقتربنا من قاعدة التلال . ويوجد الى جانب ذلك كله بقايا النشاط المرجاني ضمن الرواسب التي كونت السهل الساحلي . ويتناثر على سطح السهل الساحلي بعض التلال الرملية المحدودة الارتفاع . وهي ان كانت تمتد موازية لخط الساحل إلا أنها غير منتظمة في سلسلة تعلو عن سطح السهل . ويميزها أنها من الحجر الرملی ويتخللها بعض تكوينات الجبس ، وتعلوها بقايا من نشاط مرجاني حديث على القمم العالية . وهذه البقايا المرجانية من فعل نشاط مرجاني ، ربما كان في الوقت الذي كان مستوى سطح البحر يعلو عن السهل البحري ، وعندما كان خط الساحل يمتد قريبا من قاعدة التلال الأركية . ولا يزيد ارتفاع تلك التلال على ١٠٠٠ قدم ، وقد يتناقص الى ١٠٠ قدم في معظم الأحيان . والغريب أن البقايا المرجانية توحى بحداثة تلك التكوينات ، وحداثة التلال ، ذلك أن بقاءها في مواضعها يعني أن عوامل التعرية لم تؤثر فيها بعد .

وتتمثل معالم النشاط المرجاني التي لها علاقة مؤكدة بخط الساحل في الحاجز الساحلي والحاجز الخارجي والجزر المرجانية . ويمتد الحاجز الخارجي على شكل سلسلة في شريط ضيق يبلغ عرضها حوالي الميل عند سواكن ، ويمتد شمال بورسودان بحيث يتراوح ارتفاعه بين ١٠ ، ٢٠ قدما عن مستوى سطح البحر الحالي . ويفصل الحاجز عن السهل الساحلي انخفاض يبلغ عرضه بضع

مئات من الياردات قاعة من الطين ، تنمو به نباتات السبخات الملحية • ويظهر -
حتى لغير الباحث - أن تلك المنطقة كانت مغمورة تحت سطح البحر ، اذ تشبه
الأصداف وبقايا المرجان على الحاجز ، الحياة المرجانية والأصداف التي تعيش
على الحواجز في البحر الأحمر • ويدل امتداد طبقات البقايا المرجانية على قمم
التلال الرملية من جانب ، ووجود الصخور المرجانية والأصداف على الحاجز
الساحلي من جانب آخر ، على حدوث حركة الرفع التي أدت الى انحسار الماء
وارتفاع الحاجز الساحلي • وهذه الحركة كانت - في الغالب - محدودة المدى
وفي نطاق ضيق ، فلم يزد الارتفاع على بضعة أقدام • ويبدو أن حدوث ذلك
الرفع كان بصورة منتظمة ، دون حدوث التواء أو انثناء بدليل وجود بقايا
النشاط المرجاني في مواضعها على قمم التلال •

ولقد حافظ خط الساحل على مستواه في حدود ٢٠ قدما لمسافة طويلة ، رغم
العيوب التي رفعت مناطق محدودة الى مستوى أكثر ارتفاعا مثل التلال الرملية
وفتحات الشروم • ويبدو لنا أيضا أن حركة الرفع كانت على مراحل ، فيظهر
خط من الجروف على طول امتداد التلال الرملية ، ومنها جبل مكاور • والغالب
أن تلك الجروف قد تكونت حينما كانت التلال في مستوى أقل من ارتفاعها الحالي
وتظهر آثار حركة الرفع أيضا في تتابع طبقات بقايا المرجان على مستويات مختلفة
وفي مواضع لا يمكن أن يفسر وجودها فيه إلا على ضوء قفز التلال الى أعلى خلال
حركة الرفع • ويمكن للباحث أن يتتبع المرحلة الأخيرة من مراحل الرفع في
مواضع متعددة من النقط المحمية على ساحل بورتسودان وسواكن ، اذ يمتد
جرف منخفض على بعد ياردات قليلة من البحر وأمامه مباشرة حاجز مستو يمثل
جزء من اليابس الآن ، لا يرتفع أكثر من قدم أو قدمين عن سطح البحر • ولقد
عمق فعل الماء ما تحت الجرف مباشرة بصورة مشابهة تماما لتلك الأجزاء التي
ما زالت تحت تأثير الأمواج •

ويختلف عرض الحواجز المستوية المحاذية للساحل من منطقة لأخرى تبعاً
لارتفاع المنطقة الخلفية • ويبلغ عرضها عند سواكن ميلاً ونصف ميل ؛ على حين
أنه يقل الى ثلث ذلك القدر عند بورتسودان فلا يزيد عرض الحاجز الذي يحف
بالساحل فيما بين النقطة الجنوبية المدخل مرسى أنجياي ومدخل بورتسودان
في مسافة طولها ٣ أميال على ٤٠٠ ياردة • ويعنى ذلك أن الساحل عند سواكن

لم يرتفع أكثر من قدمين ، على حين أنه ارتفع عند بورتسودان الى قدر يتراوح بين ست وعشر أقدام . ويظهر من الاختلاف في عرض الحاجز أيضا أن التآكل كان أقوى فعلا في تكوين الحواجز المستوية ، من فعل النشاط المرجاني نفسه . ذلك أنه من الصعب على الباحث أن يجد مبررا يفسر قوة النشاط المرجاني في مواضع عنها في مواضع أخرى ، ولو كان النشاط المرجاني هو العامل الأساسي في هذا المجال لترتب على ذلك تساوى عرض الحاجز . ويصبح اختلاف عرض الحاجز متوقعا ومقبولا على ضوء فهمنا لنظرية تكوين الحاجز واستوائه بالذبح وفعل الأمواج . ودليلنا على ذلك أن الحاجز يبدو ضيقا للغاية في المناطق التي تقع في حماية الجزر . ونضرب لذلك مثلا بعرض الحاجز في منطقة عنكفيل ، حيث تخمى جزيرة مكاور الساحل من فعل الأمواج .

أما الحاجز الخارجى فيمثل منطقة يصبح فيها البحر ضحلا تزدهم به الشعاب ويصعد الانحدار الذى يتكون عليه هذا الحاجز صعودا سريعا من قاع البحر العميق على الجانبين . ويزدهم ذلك القاع المرتفع بالنمو المرجاني وتتكاثر الشعاب المرجانية . ويمتد الحاجز الخارجى بعيدا عن الساحل بعدد من الأميال ويكاد يكون موازيا له ، ويحصر بينه وبين الحاجز الساحلى القناة الساحلية العميقة التى تستخدمها سفن الملاحة الساحلية . ويتفاوت عرض هذه القناة من منطقة الى أخرى كما سنذكر فيما بعد .

ولم تتم بعد دراسة الحاجز الخارجى تفصيليا الا في مواضع محدودة للغاية ، منها المنطقة التى تقع في مقابل بورتسودان . ويبدو الحاجز هنا بعيدا على مسافة حوالى ١٤ ميلا ، ويظهر ضخما وخطرا على الملاحة . وتوجد فيه الفتحة التى تسلكها السفن التى تدخل الميناء . ويغلب على هذه الفتحة أو الثغرة التى يكون فيها البحر عميقا للغاية وخاليا من أى نشاط مرجانى أن تكون قد تكونت من فعل الانكسارات التى أشرنا اليها من قبل ، وذكرنا أنها حدثت في الدرجتين الثانية والثالثة ، وكونت الشروم والخلجان . ويعرف الحاجز الذى يقع على

يمين السفينة التى تقترب من بورتسودان باسم حاجز وينجبت Wingate .
أما الحاجز الآخر على الجانب الأيسر فيعرف بحاجز تورتييت Towartit .

ويختلف عرض الحاجز الخارجى من منطقة لأخرى ، فيصبل في بعض المواضع

الى ثمانية أميال وقد يقل في مواضع أخرى عن ذلك كثيرا . وهو مغمور في الماء لا يزيد عمق الماء على الشعاب المرجانية عن عدد قليل من الأقدام قد ينخفض الى حوالى ست أقدام . ولا يمكن لنا أن نفهم امتداد ذلك الحاجز واختلاف وضعه على ضوء النظريات العامة . ويحتمل أن يكون فعل التيارات ونشاطها على صورة غير منتظمة مهما في التأثير على القناة الضحلة للملاحة الساحلية بين الحاجز الخارجى والساحل .

وبذكر أخيرا الجزر المرجانية - Atolls - التى تبدو فى شكل دائرى أو هلالى وتمثل نوعا من الحواجز التى تتكون بعيدا عن خط الساحل ، وترتفع من قاع البحر بانحدارات شديدة شبة قائمة . ويظهر على انحداراتها وجوانبها شبة القائمة النشاط والنمو المرجانى ، ويكون الماء فوقها وحولها ضحلا للغاية . ويمثلها على الساحل السودانى حاجز سنجيب الذى أقيم عليه فنار ، وحاجز ثلاثا الصغير .

والخلاصة أن صفة الساحل وطبيعته تؤثران فى الملاحة فى البحر الأحمر ، ذلك أن امتداد الحواجز يتطلب كثيرا من الحرس والحذر فى اختيار المسالك من وإلى خط الساحل ، بل وفى اختيار مواضع قيام الموانئ ذاتها . وتقسم الحواجز المرجانية بامتداداتها البحر الأحمر الى قناة وسطى وقناتين ساحليتين . وتعتبر القناة الوسطى أهم تلك القنوات التى يمكن أن تستخدمها السفن المحيطة الكبيرة ، وقد يصل العمق فيها الى حوالى ١٢٩٠ قامة . ويتخلل الحواجز التى تحدد امتدادها فتحات عميقة نظيفة ، يمكن أن تمر منها السفن ، وتصل عن طريقها من البحر المكشوف العميق الى القناة الساحلية ، ومن ثم الى المراسى والموانئ على المرافئ الطبيعية . ويمتاز الساحل السودانى بانتشار عدد من المرافئ الطبيعية التى تحميها الحواجز من فعل الأمواج . ويمكن للملاحة الساحلية أن تستخدم القناة الجانبية على الجانب الأفرىقى ، والشئ تبدو أكثر ضيقا من القناة الساحلية الأخرى المناظرة لها على الجانب الآخر . وتمتد هذه القناة الساحلية محاذية للسواحل من رأس أبو شجرة الى سواكن لمسافة ١١٥ ميلا ، وهى هاذئة يتراوح عرضها بين ثلاثة أميال ونصف ميل ، فيما عدا بعض الأجزاء كالجزء القريب من رأس أبو شجرة وجزيرة تيل ومرسى سلك Salak

حيث تضيق القناة الى اقل من نصف ميل . وتصبح الأعماق متوسطة في هذه الأجزاء ، وفي الجزء الواقع بين مرسى فجاب ومرسى درور . ولكنها فيما عدا هذه الأجزاء عميقة تظمن فيها سفن الملاحة الساحلية . وتبدو القناة جنوب مرسى ملك طبيعية على مسافة نصف ميل جنوب شرق اللسان الرملي ، ويصبح عرضها ١٢٠٠ ياردة وتعود للاتساع بعد ثلاثة أميال . وتتراوح الأعماق في الأجزاء الضيقة من القناة بين ١٤ ، ٢٤ قامة . وتمتد القناة جنوب ذلك اللسان الرملي لمسافة ٢٢ ميلا بين الحاجز الساحلي وبين الساحل ، ويصل عرضها الى ميلين في مسافة طولها ٢٧٥ ميل ، وتمتد بحذاء الساحل حتى تدرك المدخل الرئيسي الى سواكن . ويصل عرضها هنا بين الحاجز الساحلي والحاجز الخارجي الى حوالي ميل كامل . والملاحة الساحلية في القناة الجانبية على كل حال سهلة ميسرة لأن الأعماق ملائمة ، ومع ذلك فهي خطيرة في أثناء الليل خصوصا في المواضع التي تضيق فيها .

ومهما يكن من أمر فان الملاحة في البحر الأحمر تقوم على الاعتراف بالامر الواقع ، وهو امتداد الحواجز المرجانية والجزر ، وانتشار الأجزاء الضحلة . وليس من السهل على سفن الملاحة المحيطة أن تصل الى الموانئ من عرض البحر الا عبر الفتحات الطبيعية التي تمهد طرقا عميقة خالية من أثر النمو المرجاني . ذلك أن وجود تلك الثغرة في الحاجز الخارجي يوضع في مقدمة العوامل التي تحدد قيمة المرفأ وتؤدي الى وضعه في خدمة الملاحة . وجدير بالذكر أن هناك كثيرا من المراسي على الشروم والخلجان التي تتناثر على طول الساحل السوداني ، ويبدو الواحد منها في حماية طبيعية بشكل يجعلها تفوق كل ميناء من صنع الإنسان ، ومع ذلك فان كثيرا من تلك المراسي ظل عديم القيمة لعدم وجود الثغرة التي يمكن أن تسلكها السفن من وإلى عرض البحر .

ومرافق الساحل السوداني نوعان من الشروم أو الخلجان الصغيرة . ولعل أهم مايلفت النظر هو الأعماق المناسبة في تلك الشروم أو الخلجان .

ويفسر كروسلاند Crossland تلك الظاهرة على أساس حدوث شقين متقاطعين على شكل صليب . ويميز الباحث بين نوعين ، يكون النوع الأول مشابها لمرفأ ميناء بورتسودان ، ويشبه الآخر مرفأ ميناء سواكن . ويمتاز

النوع الأول بطول الذراع الموازية لخط الساحل كما يمتاز بعمقه ، أما الذراع الأخرى الذى يربطه بالبحر فيبدو أقل طولاً وعمقا . ويختلف النوع الثانى بحيث تصبح الذراع التى تربط الشرم بالبحر أكثر طولاً وأكثر عمقا من الذراع الأخرى . ويلاحظ فى حالة الموانى التى تنتمى للنوع الأول أن الأرض الممتدة بين الذراع الداخلى والبحر قد قطعت فى الغالب وتحولت الى حاجز واق تتجمع عليه الرمال وتكون جزرا . ويكون لتتابع خروج التيارات أثره فى ردم النهايات الجنوبية من الحاجز بأكوام من الرمال الشديدة الانحدار . ويمكن العثور على مئات المواضع التى تشبه كل نوع من هذين النوعين المشار اليهما . ولابد من الإشارة الى حقيقة أخرى تتعلق بنظافة الشرم من النشاط المرجانى . ذلك أن وصول خور من الأنوار وتدفق المياه العذبة التى تختلط بها حمولة من الرواسب يترتب عليه استمرار نظافة المرفأ ، لأن النشاط المرجانى يلائمه ازدياد الملوحة بصفاء المياه .

وخلاصة القول أنه لابد من الاعتراف بأن صلاحية موضع من المواضع أو شرم من الشروم لقيام ميناء يرتبط بعاملين أساسيين هما : -

أولا - وجود الفتحة أو الثغرة فى الحاجز الساحلى والحاجز الخارجى التى تمكن السفن من الوصول فى مجرى عميق نظيف صالح للملاحة .

ثانيا - توفر الأعماق الملائمة للملاحة فى قلب الشرم أو الخليج ، والتى تسمح أبعاده بمرور السفن ودورانها حول نفسها فى غاطس معقول .

وبعد ، فتلك صفة البحر الأحمر وخط الساحل السودانى والعلاقة بينه وبين النشاط والنمو المرجانى من ناحية ، وبين الشروم والخلجان التى قامت عندها الموانى منذ أقدم العصور من ناحية أخرى . ونحن نؤكد قيمة تلك الشروم والخلجان ، لأنها أسهمت فى خدمة النشاط الذى مارسه الانسان فى ركوب البحر وصفة التجارة . أما من حيث نشاط حركة الملاحة فقد أسهم فيه المصريون القدماء وعناصر بشرية أخرى . وكان هدفها جميعا ممارسة التجارة والتعاون التجارى . بل ان كروفت Crawford يرى أن المصريين دخلوا على حركة الملاحة فيه ، وأن هناك من هم أقدم منهم فى ممارسة الملاحة والاشتغال

بالوساطة التجارية فيه . ويؤكد ذلك القول ما يذهب اليه وينريت ، الذى يذكر أن أغلب التجارة والسلع الواردة من بلاد بنت الى مصر وغيرها كانت تصل عن طريق كثير من الوسطاء من التجار الملاحين ، وأن من بينهم من كان من أهل بنت ذاتها . وليس لنا الا أن نتصور بل أن نعتزف بأن خبرة الملاحين كانت واسعة وأنها مكنتهم من التغلب على مشكلات الملاحة التى جابهت سفنهم . ويبدو أنها لم تكن لتعوق نشاطهم وانتظام رحلاتهم التى كانت تشق البحر الأحمر من أقصى الجنوب الى الشمال . وإذا كنا ندرك تلك الخبرة وقيمتها ، فإنه ليس من السهل علينا أن نقف على حقيقة أو طبيعة العلاقات التجارية . ومع ذلك فإن ثمة أضواء يمكن أن نستوحيها من وثائق قدماء المصريين الذين شاربوا غيرهم فى ركوب البحر وممارسة صغابه من أجل الوصول الى بلاد بنت

وكان النشاط الملاحى الذى ازدهر فى البحر فى الوقت المبكر يستهدف بلاد بنت الغنية ببخورها وعطورها وذهبها حتى باتت حجر الزاوية فى كل تلك الجهود المبذولة المضنية الخطيرة . ويهمنى الآن أن نبحث عن طبيعة العلاقة بين بلاد بنت والساحل السودانى ، هل هو جزء منها ؟ أو لا يمت لها بصلة تذكر . كما قد يتطلب الأمر أن نتعرف على قيمة ذلك الساحل بالنسبة لحركة الملاحة فى البحر الأحمر بصفة عامة : والمفهوم أن المصريين القدماء لم يسجلوا لنا موقع بنت بأكثر من وصفهم لها بأنها تقع فى جنوب مصر ، ويسهل الوصول اليها بطريق البحر الأحمر ، وهو الطريق الذى سلكته رحلاتهم سعياً وراء منتجاتها . وقد اتفق العلماء وجمهرة الأثريين على وضعها على جانبى البحر الأحمر الجنوبى بحيث تشمل مساحات تمتد فى ظهر ساحليه الأفريقى والآسيوى . ويؤكد نافيل Navile أنه من الخطأ الجسيم تقييد موقع بلاد بنت بمنطقة محددة بعينها . ولو أنها فى رأيه تبدأ من سواكن أو مصوع (١) أما مسيرو Maspero فيبدو أكثر إطمئناناً فى تحديد العلاقة بين بنت والساحل السودانى ، ويذكر أنها تمتد الى الجنوب من خط وهمى يمتد فيما بين بربر وسواكن (٢) . ويبرر

(١) Navile , E. : Commerce de L' Ancienne Egypte P. 7 .

(٢) Maspero , S. : The Dawn of Civilization P. 495 .

البعض ذلك الرأى على ضوء الرحلات التى أوفدتها الملكة حتشبسوت • ويبدو أنه من المستبعد قطعاً أن تكون سفنها قد وصلت فى هذه الرحلة الى أبعد من المنطقة الممتدة فيما بين سواكن ومصوع ، والتى تشمل أجزاء من الساحل السودانى وساحل أريتريا الحالية •

ويصبح تحديد الساحل السودانى بالنسبة لموقع بلاد بنت سهلا ميسورا على ضوء علمنا بما يلى : -

- أ - المصريون القدماء لم يحددوا موقعها برسم واضح فى وثائقهم الاصلية •
- ب - أنهم لم يربطوها بمكان معين سوى اشارتهم الى أنها تقع فى الجنوب ، ويمكن الوصول اليها بطريق البحر الأحمر •
- ج - أنهم يحصلون منها على سلع معينة ، قوامها البخور والعطور والذهب وسن الفيل •

فلماذا لا تكون مرين فى بحثنا ، ونعتبر لفظ « بنت » لفظاً مرناً مطاطاً ، يشمل منطقة أو مناطق تضيق وتتسع مساحتها ، تبعد وتقترب المسافة بينها وبين مصر ، حسب الظروف وطبيعة الاحتمالات • ونحن نستوحى الدليل على ذلك الضرب من التفكير من طبيعة رحلات الفراعنة أنفسهم الى بلاد بنت • فهم كلما تقدم بهم العصر وزادت خبرتهم فى ممارسة الملاحة بطريق البحر ، وحصلوا على احتياجاتهم من البخور والعطور والذهب وسن الفيل عبروا عن ذلك كله بأن رحلتهم كانت الى بلاد بنت (١) • ولذلك فنحن لانستبعد مطلقاً أن يكون الساحل السودانى فى أطرافه الجنوبية جنوب سواكن من ضمن أجزاء الساحل الأفريقى على البحر الاريتري التى عرفت باسم بلاد بنت • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن ذلك الجزء من الساحل السودانى شاهد واشترك بنصيب فى خدمة النشاط البحرى الملاحي والتجارى الذين سجلت آثارهما فى ذلك الوقت المبكر للغاية •

١ - لم يتغير مدلول كلمة بنت فى كل من الدولة الحديثة أو الوسطى وذلك على الرغم من أن سفن الملاحة البحرية للدولة الحديثة كانت قد أوشكت فى رحلاتها جنوباً عن السفن التى سبقتها فى رحلات مماثلة فى عهد الدولة الوسطى الى بلاد بنت •

ونحن اذا اقتنعنا - من وجهة النظر الموضوعية - بأن بلاد بنت كانت تضم
أراض ومساحات من اليابس الأفريقي في ظهير الساحل الغربى للبحر الأحمر ،
وأن الساحل السودانى فى أطرافه الممتدة جنوب سواكن كان من ضمن تلك
المساحات ، فاننا نشعر حقيقة بأننا مازلنا فى حاجة ملحة الى بعض الأدلة القوية
الأصيلة التى تدعم ذلك الاقتناع وتؤيده أو تعود فتناقضه . ويهمنى عندئذ أن
نتعرف على حقيقتين أساسيتين أصيلتين تلقى الضوء على تلك النتيجة فتبرزها
وتوضح معالمها .

أما الحقيقة الأولى : فتتعلق بطبيعة سكان منطقة الظهير Hinterland
وتفهم على ضوء علمنا بحياتهم وعلاقاتهم بالبحر والنشاط فيه . وهم كما تشير
المراجع جماعات كانت تعيش فى عزلة تامة ، منطوين على أنفسهم متأخرين بدائين
لا يحبون البحر ولا يتفاعلون معه فى أى صورة من الصور (١) .

وليس ثمة شك فى أن طبيعة مثل هؤلاء السكان من التروجلوديت وسلبيتهم
وعزلتهم وانطوائهم على أنفسهم ، كانت تحتم على العناصر النشيطة من الملاحين
فى البحر الأحمر والباحثين عن الربح من التجارة والحصول على السلع والمنتجات
المعينة ، أن يحصلوا عليها بجهود ذاتهم الخاصة وطريقتهم التى يذلون
بها الأمر . لذلك اتجه الملاحون التجار من أهل سبأ وحير ومن مصر - من أجل
ذلك - ومارسوا نوعاً من العلاقات التجارية مع الساحل الأفريقى للبحر الأحمر .
ولا بد أن نفترض أنه كانت لهم مراسيمهم التى تأوى إليها السفن ، ويخزنون
فيها الماء العذب ، ويلجئون اليه وقتما تشتد الأعواصف والأنواء وتتعدى الملاحه
فى البحر المكشوف . واحتياجهم الى مراسى ومراعى كان أمراً طبيعياً ، لأن
البحر الأحمر الذى يعج بالنشاط المرجانى وتكتنف سواحله الحواجز المرجانية
فى شبه انتظام تام ، يعتبر من أخطر المسطحات المائية - كما بينا - على الملاحين
والملاحه . وعلى الرغم من افتقارنا الشديد الى أدلة مادية على استقرار تلك
العناصر النشيطة على خط الساحل السودانى أو فى نقطة معينة منه ، الا أننا

تعتقد أن ثمة استقرارا قد حدث في صورة أو أخرى ، في مناطق متفرقة متباعدة في ظهير خط الساحل وعلى المنحدرات الجبلية في الظهير . وقد يدعم ذلك الاعتقاد ما يؤكد تيو دور بنت عن قيام حضارة أكسوم Axum على أسس من حضارة سبأ . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن استقرار تلك العناصر النشيطة أو احتكاكها بالنقط الساحلية كان مدعاة لنقل البذرة الأولى التي أثرت في شكل حضارة على مرتفعات شمال الهضبة الحبشية في مملكة أكسوم .

وترتبط الحقيقة الثانية : بقيمة منطقة الظهير من وجهة النظر الانتاجية والاقتصادية البحتة . ويعنى ذلك أننا نتساءل عما اذا كان الانتاج وفيرا وكثيرا وفرة وكثرة تتعادل مع الاقبال عليه من ناحية ، ومع خطورة الرحلة بين شطوط البحر الأحمر المرجانية التي تكتنف الساحل وتضييق عليه وعلى شرومه وخلجانه الخناق . ونود أن نذكر أنه ربما كانت الغابة النوبية Nubian Forest التي كانت تمتد في منطقة التلال في ظهير خط الساحل بين سواكن ومصروع ، والتي لم تتقهقر الى الجنوب الى المرتفعات الأريتيرية الا في العصور التاريخية الحديثة ، تمثل موردا طبييا لبعض من الغلات والسلع والمنتجات المتباينة التي اشتد عليها الطلب آنذاك ، كالبخور والعطور والصمغ وسن الفيل . ويؤكد ذلك الافتراض استمرار امتداد أوطان القبيلة حتى نهاية عصر البطلمة وظهور الرومان ، في أجزاء قريبة للغاية من تلك المناطق في اقليم الظهير لخط الساحل السوداني . ونجس نرى في تميز هضبة أركويت في ظهير سواكن بغطاء نباتي طبيعي يختلف عن المنطقة المحيطة بها نتيجة لظروف مناخية معينة مبروا . كافيها يدعم الفكرة عن الغنى النباتي الذي اشتهرت به الغابة النوبية ، قبل أن تتقهقر جنوبا مع اشتداد الجفاف وتزايد . واذا علمنا أن الجمل لم يكن قد دخل بعد الى أفريقيا والسودان حتى ذلك الوقت ، فلا بد من قبول الافتراض السابق ذكره ، والاعتراف بأن هذه المنطقة كانت موردا طبييا للسلع والمنتجات التي تشترك في التجارة ، وأنها كانت في متناول الرحلات المحدودة التي يقوم بها التجار من مراكزهم الساحلية الى الداخل على ظهور الحمير . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن قصر المسافة بين خط الساحل ومناطق الانتاج في الظهير أمر تبرره الوسيلة المستخدمة في خدمة النقل وقطعها . ويظن أن ميناء سبأ Sabab

على خليج نوارات ، والتي أشار اليها كروفت كانت واحدة من تلك النقاط التي تخدم تلك الأغراض التجارية في ذلك الوقت المبكر للغاية ، وأنها كانت فعلا على مسافة محدودة من الغابة النوبية ، التي تحتل سفوح المرتفعات • على أنه اذا ما حاولنا أن نقرر أمرا أو نقطع برأى في قيمة البحر الأحمر وقيمة الملاحة فيه بالنسبة للأراضي والمساحات التي تقع جنوب مصر وتعرف الآن باسم السودان لا نجد مفرا من الاعتراف بأن اتجاه التجارة والسلع والمنتجات من قلب حوض النيل الأوسط وما حول النهر الى الساحل كان يتأثر ويخضع لعدد من العوامل الأساسية التي نلخصها فيما يلي :

أولا : صعوبة الاتصال بين قلب حوض النيل الأوسط وخط الساحل • ذلك أن الجمل لم يكن قد عرف طريقه بعد الى أفريقيا • ولا يمكن للباحث أن يتصور حيوانا غير الجمل قادرا على قطع تلك المسافة الكبيرة بين النيل والساحل ، في ظروف تتميز بالقسوة في كل مقوماتها البيئية • ويمكن القول ان تلك القسوة تتمثل في فقرها الشديد في الغطاء النباتي ومواردها المائية • وربما كان امتداد الغابة النوبية وازدهامها بالحياة النباتية وغناها بالأشجار ، من أهم العوامل التي كفلت للتجار والباحثين عن السلع والمنتجات والذين يلجئون الى شروم الساحل وخليجانه ، حولة طيبة صرفتهم عن التوغل ، أو عن مجرد محاولة التوغل الى الداخل • وربما كان انطواء التروجليوديت وميلهم للعزلة سببا آخر ، يبرر انصراف التجار عن التوغل في أرض يشوبها الفقر في مقوماتها والغموض في سكانها •

ثانيا : كان لتقدم الملاحة وازدياد خبرة الملاحين في ركوب البحر ، والتوغل جنوبا بعيدا عن الساحل السوداني ، أثر واضح في طبيعة التعامل مع الساحل السوداني واستخدامه • ونحن نعتقد أن التقدم نحو باب المندب والتعامل مع أراضي القرن الأفريقي وجنوب غرب الجزيرة العربية ، أدى الى انصراف التجار والملاحين عن الساحل السوداني انصرافا جزئيا • ويرجع أنهم يأتوا لاستخدمون شرومه الا كملجأ لسفنتهم ، حين تشتد بهم العواصف والأنواء وتسوء الأحوال الجوية في البحر الأحمر •

ونخلص الى أنه ليس ثمة مفر من افتراض قيام اتصال في صورة من الصور بين حركة الملاحة المتزايدة في البحر الأحمر وبين الساحل السوداني ، وأنه ثمة عرافاء كانت تقف عندها السفن لغرض أو لآخر . ومع ذلك فنحن لا نملك من اللونائق ما يفسر القول أو يؤكد ، ويضعه في إطاره السليم .

الفصل الأول

الموانئ البطلمية على الساحل السوداني

- اتجاه اليونانيين البطلمية الى تجارة البحار الجنوبية -
- اهتمامهم بالبحر الأحمر واتصالهم بالساحل السوداني -
- تأسيس الموانئ في المواقع المناسبة • بظلميوس ثيرون
- سيدة الموانئ البطلمية - تحقيق موقعها - المراكز البطلمية
- في خدمة الالهة والتجارة •

الموانئ البطلمية على الساحل السوداني

إذا كنا قد تلمسنا في الصفحات القليلة السابقة الأدلة على قيام نشاط اقتصادي أو ملاحى مارسه العناصر النشيطة في البحر الأحمر دون أن يستجيب لها أو لنشاطها سكان الظهير ، فإن الوثائق والمسجلات المدونة التي خلفها النشاط الهليني (اليوناني) عن الملاحة في البحر الأحمر وتجارته قد تسهل الأمر علينا وتثبت أقدامنا في معالجة الموضوع والتعرف على طبيعة النشاط على الساحل السوداني وموانئه . ويظهر لنا من دراسة تلك الوثائق والمسجلات أنها دونت على ضوء ما كان من نشاط ايجابي مارسه الرحالة والتجار، وما خلفوه من تقارير وتسجيلات . وتبدى مثل تلك الوثائق رغبة اليونانيين الملحة - بعد الاسكندر - في ممارسة الملاحة من أجل السيطرة على تجارة البحار الجنوبية ، والتي يعتبر البحر الأحمر واحدا منها . والمفهوم أن تجارة تلك البحار كانت في أيدي العناصر النشطة من العرب في جنوب الجزيرة العربية وغيرهم من القاطنين فيما حول الخليج الفارسي (١) . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنهم كانوا جادين في انتزاع تلك السيطرة أو مشاركة أصحابها على الأقل . ويبدو أن استقرار البطالمة في مصر وما ورثوه عن السياسة المصرية في البحر الأحمر ، قد ضخّم أو أذكى تلك الرغبة في ممارسة الملاحة والتجارة في البحر الأحمر . وينبغي علينا هنا أن نشير الى أن ملوك البطالمة كانوا يشجعون تلك الرغبة ويجذبونها ، بل انهم لم يألوا جهدا في رعاية ذلك الاتجاه وحمايته . وهكذا تسرب النشاط الهليني الى البحر الأحمر ، وازدهرت تجارتهم وأسسوا نقاطا متناثرة على طول خط الساحل الغربي للبحر الأحمر . وقد ثبتت تلك النقاط مراكزهم في ميدان الملاحة والتجارة ، ومكنتهم من الحصول على كل السلع كالبخور وشن الفيل وأصداف السلاحف والفيلة والعبيد . ويمكن أن نذكر أن رغبة البطالمة في الحصول على بعض سلع الانتاج السوداني والأفريقي كانت من أهم الدوافع التي شجعت النشاط اليوناني والتجارة بطريق البحر الأحمر . وقد يثير ذلك

”

Huzayyin S. A S. : Arabia and Far East P. 85. (١)

القول عجبا ، ذلك أنهم فضلوا طريق البحر الأحمر رغم خطورته وشطوطه المرجانية على طريق النيل الصاعد من مصر الى السودان في هدوء وانتظام . ويمكن القول أنهم فعلوا ذلك ايمانا منهم بقيمة السيطرة على القدر الأكبر من تجارة البحر الأحمر والملاحة من جانب ، ولأن الطريق البرى الصاعد مع النيل لم يكن مفتوحا ممهدا مأمونا لهم في كل الأوقات . ونشير بهذه المناسبة الى أنه ثمة فترات سادت فيها القلاقل وساد الاضطراب في العلاقات بين مصر البطلمية وبين مروي وسكان دولة مروي (١) . وهكذا بات البحر الأحمر مهما في نظر البطالمة حتى أصبح حجر الزاوية في تجارتهم طوال حكمهم لمصر . ويبرر تلك الأهمية عاملان أساسيان هما :

أولا : ضياع ممتلكاتهم الخارجية في آسيا (٢) حتى بات أملهم معقودا بمصر وتجارة البحر الأحمر .

ثانيا : رغبتهم الملحة والمستمرة في الحصول على الفيلة بأى ثمن . وجدير بالذكر أن البطالمة كانوا قد اتجهوا الى استخدام الفيلة كعنصر أساسي في جيوشهم ، وذلك بعدما احتكوا بالهنود والحضارة الهندية ، وآمنوا بقيمتها في الحرب والقتال (٣)

وبلغت تجارة البطالمة وسياستهم التجارية والملاحية في البحر الأحمر أوج عظمتها ، خلال السنوات المائة الأولى من حكمهم من سنة ٣٠٠ الى سنة ٢٠٠ قبل الميلاد . ويمكن القول ان الامبراطور بطلميوس فيلادقيوس الثانى كان صاحب اليد الأولى أو الرائد في تخطيط تلك السياسة ، وأشد البطالمة تحمسا ورغبة في رعاية التجارة والملاحة في البحر الأحمر ، من أجل الحصول على سلع معينة أهمها الفيلة .

(١) شمل نفوذ دولة مروي ماحول النيل النوبى . وكانت العاصمة مروي القديمة على مقربة من موقع كبوشية من أعمال مدينة شندي .

(٢) ابراهيم نصحي : تاريخ مصر في عهد البطالمة ج ٢ ص ٥٢٥

(٣) صلاح الدين الشامي : التوجيه البحرى للسودان (رسالة دكتوراه لم تنشر)

ولا يمكننا أن ندرك العلاقات التي ازدهرت بين اليونانيين والساحل السوداني،
أو أن نفسر طبيعة الصلات التجارية أو نضع أيدينا على حقيقة الأمر من وجهة
النظر الموضوعية الأعلى ضوء فهمنا لبعض الحقائق المتعلقة بسكان منطقة الظهير.
ويعمدنا ذلك الملاح المجهول الذي يعتبر رائدا في التعريف بالبحر الأحمر وتجارته
وموانيه في كتابه *The Periplus Of the Erythrean Sea* بفكرة طيبة
وصورة واضحة تبين توزيعهم وتصور حياتهم وطبائعهم ، وعلاقاتهم بالبحر
القريب من أوطانهم . فيشير إلى جماعة أطلق عليها اسم آكلة السمك *Fish Eaters*
ووصفهم بالبدائية والتأخر والانطواء . ويذكر أنهم كانوا يعيشون في كهوف ،
مبعثرة بين الصخور ، متناثرة في الوديان الجافة والأخوار الضيقة ، التي تنحدر
إلى السهل الساحلي وخط الساحل . ويبدو أنهم كانوا يعتمدون على صيد بعض
السمك من مياه البحر الضحلة في الشروم والخلجان التي تنتهي إليها بعض تلك
الوديان ، ويعيشون في بدائية فلا يكثرثون بالنشاط البحري القائم على مقربة
منهم . وصور مؤلف البريلس جماعة أخرى أطلق عليها اسم آكلة اللحوم
Calf Eaters ، وذكر أنهم يعيشون فيما وراء التلال غربا متناثرين
مبعثرين فيما حول موارد المياه في شكل جماعات صغيرة متفرقة ، وأن لكل جماعة
منها حياتها الخاصة ومواردها الخاصة . ونود أن نشير هنا إلى أنه لا بد وأن
الحياة النباتية كانت أكثر ازدهارا منها اليوم ، لكي يفسر ذلك غنى تلك الأجزاء
بالثروة الحيوانية ووجود الأبقار . ويتفق ذلك من ناحية أخرى مع ما سبق أن
أوردناه عن امتداد أوطان الفيلة إلى أرض الظهير فيما وراء التلال . وجدير بالذكر
أن آكلة اللحوم كانوا بعيدين كل البعد عن وادي النيل ، حتى أن مؤلف البريلس
يميز بينهم وبين سكان مروي من حيث الحضارة والجنس والحياة . والظاهر أن
سكان منطقة ظهير الساحل السوداني من آكلة السمك أو من آكلة اللحوم، كانوا
منطويين على أنفسهم يستديرون بظهورهم للبحر ولا يستجيبون له . ويعني
ذلك أنهم كانوا لا يتجاوبون في حياتهم ونشاطهم وطبيعتهم بصفة عامة مع النشاط
السائد في البحر الأحمر ، ولا ينصاعون للرغبات الملحة من جانب التجار
الوافدين للحصول على سلع معينة . ويذكر مؤلف البريلس أنهم كانوا ينفرون
من كل أولئك الذين يهبطون الساحل ، ويرسون بسفنهم في شرومه وخلجانه
بقصد التجارة والتبادل التجاري . وكان من غير المعقول عندئذ أن يحدث

تبادل تجارى بعدما رفض السكان في منطقة الظهير - أجداد البجاة - التعامل من البطالة في أى صورة من صور التبادل . بل نراهم يرفضون بشدة القيام بمجهود في سبيل صيد الفيلة ، وتسليمها حية لهم . ويتفق ذلك الرفض مع طبيعتهم في النفور من الدخلاء من ناحية ، ولأنهم كانوا لا يرغبون في فقدان جانب من طعامهم الشهى في سبيل رغبة البطالة الملحة من ناحية أخرى . ويبدو أن ذلك الرفض قد اتخذ الصورتين السلبية والايجابية معا . وتظهر سلبيتهم من مجرد النفور وعدم التعامل ، أما ايجابيتهم فكانت تبدو من حين الى حين في شكل تهديد بالهجوم ، أو الهجوم فعلا على مراكز التجارة اليونانية البطلمية على شروم وخليجان خط الساحل . ونحن نستوحى الدليل على ذلك من اتجاه عام درج عليه البطالة في تأسيس مراكزهم في شكل نقط حربية لها من المنعة ما يسهل أمر الدفاع عنها ضد الهجمات المضادة من ناحية البحر والبر .

نعود فنذكر أن البطالة اضطروا تحت ضغط تلك الظروف من ناحية ، والحاجة الملحة من ناحية أخرى ، الى تأسيس بعض المراكز ، ليكون كل مركز منها بمثابة نقطة الارتكاز لتجميع التجارة والحصول على السلع المطلوبة من منطقة الظهير . ولم تقتصر تلك المراكز البطلمية على الساحل السوداني ، بل انتشرت وتناثرت على طول خط الساحل الأفريقي للبحر الأحمر وخليج عدن حتى جزيرة سوقطرة (١) وباتت سفنهم تنتقل من خليج الى خليج ومن شرم الى شرم وتعود وقد أثقلتها حمولتها من سلع ومنتجات متباينة . وتؤكد المراجع ما كان من أمر رجال البحرية وتشير الى الحملات التي وجهت خصيصا من أجل تأسيس تلك المراكز على طول امتداد خط الساحل السوداني . ويظن أن هذا الساحل كان يمتد محصورا بين برنيس Berenice شمالا والخليج الذي تقع عليه ميناء مصوع الحالية جنوبا . ونذكر من تلك المراكز البطلمية بطليموس ثيرون وبورت سوتريا Port Sotria . وقد ذكر بطليموس الجغرافي المركز الأخير باسم ثيرون سوتيرون Theron Soteiron وهو الذي يقابل الموقع الذي تقوم عنده بورسودان الحالية ، حسبما يراه الأستاذ كروفت (٢)

Huzayyin, S.A.S: Op. cit P 87 (١)

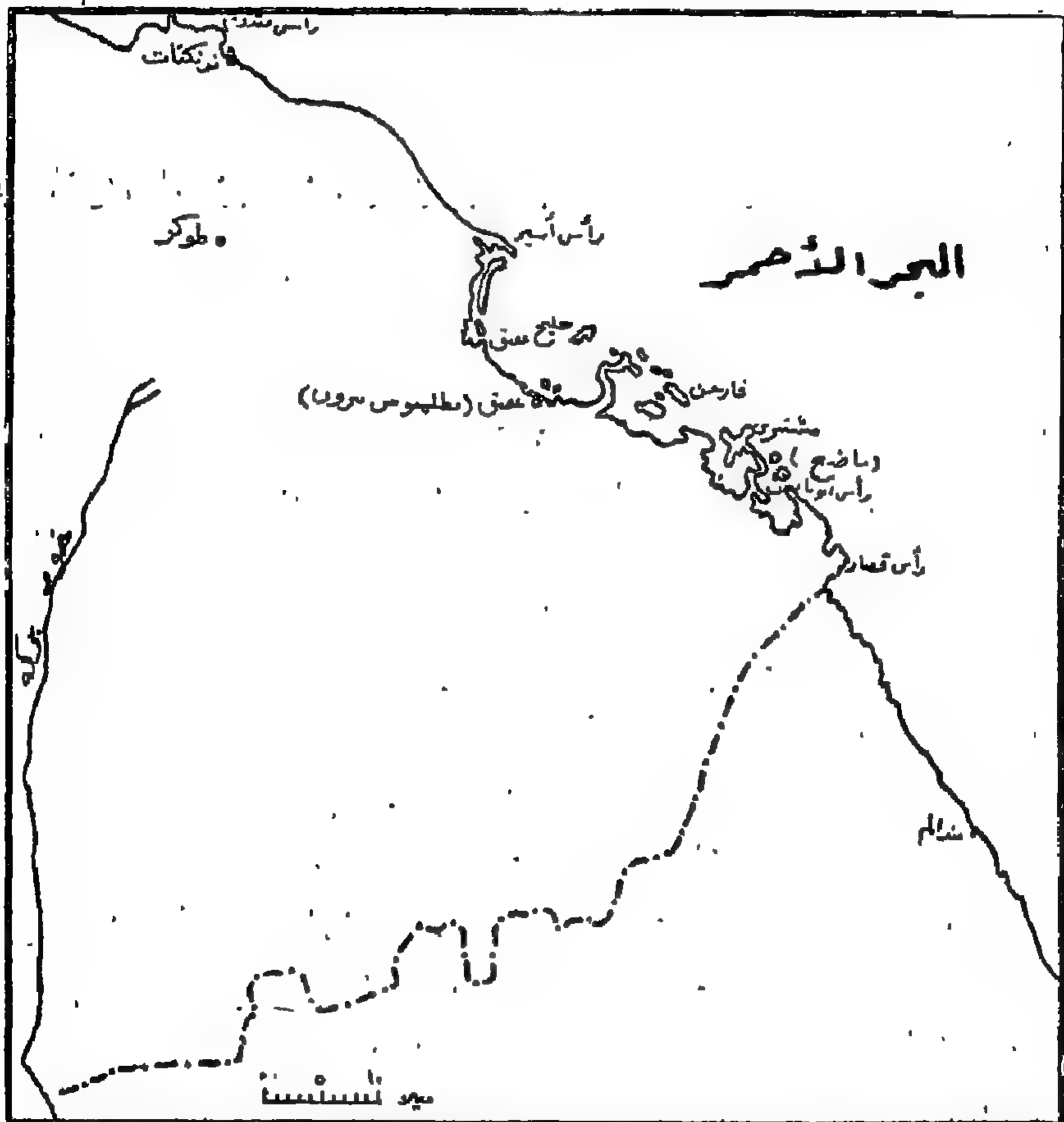
Crawfoot, J. W : Some Red Sea Ports P. 530 (٢)

أما سترابو فلم يتعرض في كتاباته لذكر أى من المراكز على طول خط الساحل بين بطليموس ثيرون وبرنيس ، على حين أن بطليموس الجغرافى يشير بصراحة الى مركز آخر هو ليمن ايقانجلز *Limen Evanglais* . ويحاول لورد فلانشيا من ناحية أخرى الربط بين هذه الميناء الأخير وبين الموقع الذى يعرف حاليا باسم سواكن . واذا اعتمدنا على أقوال سترابو فقط كان معنى ذلك أن كل المراكز والمواقع شمال بطليموس ثيرون الى برنيس غير يونانية ، لأنه يذكر بالتحديد أن بطليموس هى أول محطة يونانية على خط الساحل السودانى وأكثرها تطرفا نحو الشمال . وقد لا نستطيع قبول ذلك الزعم ، ومع ذلك فلا بد من الاقتناع بأنها جميعا مراكز للبطالة . بل ان چوجيه (١) يشير من ناحية أخرى الى مزيد من المراكز البطلمية ، ومنها سوتراس ليمن *S. Limen* ويمكن القول ان تعدد المراكز البطلمية وانتشارها وتناثرها على شروم وخليجان خط الساحل يعنى أمرين :

أولا : أن البطالة كانوا شديدي الحاجة والرغبة في التعامل والنزول بالساحل السودانى والحصول على سلعة أو سلع معينة من منطقة الظهير .

ثانيا : أنهم كانوا على علم تام ومعرفة حقيقية بطبيعة شكل الساحل ، بشرومه وخليجانه وما يحف به من شطوط مرجانية ، وبالفتحات أو الثغرات التى تخترق تلك الشعاب من عرض البحر الى الساحل فى يسر وأمان . ويبدو أنهم كانوا موفقين تماما فى اختيار تلك المواقع التى أسسوا عندها مراكزهم . وكان كل مركز من تلك المراكز فى مقابل ثغرة من تلك الثغرات تقريبا ، أو فى جزء مكشوف من خط الساحل تتلاشى عنده الشطوط المرجانية ، بحيث تصبح الملاحة من عرض البحر الى الميناء سهلة آمنة . ونحن لا نشك فى أن كل مركز منها كان بمثابة نقطة البدء أو الانطلاق الذى يتم منها التوغل الى الداخل للحصول على السلع والمنتجات المعينة . ومع ذلك فان بطليموس ثيرون *Ptolomais* Theron ظلت فى مقدمة تلك المراكز جميعا ، وأكثرها قيمة . بل انها أصبحت فى ذلك الحين سيده الموانى على خط الساحل السودانى .

(شکل ۲)



موقع اميناء بطلمیوس ثیرون وميناء باضج

بطلمیوس ثیرون :

كانت بطلمیوس ثیرون أهم المراكز البطلمیة وأكثرها قيمة في نظر البطالمة . وقد أسست في عهد الامبراطور بطلمیوس فيلادلفیوس على يد قائده ايمدس (١) ، الذي سار في حملة بحرية من أجل ذلك . ويبدو أن ذلك الاهتمام كان منبثقا من رغبة ملحة في تحقيق أغراض اقتصادية وتجارية ضرورية للبطالمة ودولتهم في أرض مصر . ويجب أن نتوقف هنا قليلا لكي نناقش رأيا يذهب صاحبه الى القول بأن بطلمیوس قرية أثيوبية (٢) ، اهتم بها البطالمة وسيطروا عليها ، وحصنوها لجعلوا منها مركزا تجاريا ، تحمل منه سفنهم السلع والمنتجات الى موانئ مصر على ساحل البحر الأحمر . وتثير إشارة ماك كرنديل Mac Crindle بعضا من الشك ، ذلك أن اعتباره بطلمیوس أثيوبية أمر شاذ ، لم يتعرض له كاتب من الكتاب الذين كتبوا عن ذلك المركز البطلمی أو تناولته دراساتهم . وهم جميعا يصرون على أن بطلمیوس ثیرون بطلمیة أسسها البطالمة ، في خدمة أغراضهم وأهدافهم التجارية . ويتبدد ذلك الشك لو اعتبرناها قرية صغيرة من بين القرى المتناثرة ، والتي يجب أن نفترض وجودها على طول خط الساحل أو بالقرب منه عند سفوح التلال في ظهيره ، والتي سكنتها العناصر والجماعات التي عاشت على صيد السمك . ويعنى ذلك أنه يجب علينا ألا نحمل إشارة ماك كرنديل أكثر مما تحتمل ، لأنه لا يمكننا أن نتصور أنه يقصد أن ذلك الموقع لتلك القرية كان مستخدما كميناء أو كمرفأ لاستقبال السفن أو خدمتها وممارسة التجارة وتوجيهها . وننتهي الى أنه ليس ثمة مجال للجدال في أن ذلك الموقع قد استخدم كميناء - لأول مرة - نتيجة لنشاط البطالمة ومجهوداتهم ، ولتحقيق احتياجاتهم الملحة لصيد الفيلة والحصول على سلع ومنتجات من المنطقة الممتدة في ظهيرها .

وقد صاحب تجديد موقع بطلمیوس ثیرون كثير من الجدل . ونشير الى أنه

(1) : Crawfoot, J. w. : Some Red Sea Ports, P. 530

(2) : MacCrindle , : Commerce and Navigation in the

Eyrthrean Sea . P. 43

قد اختلفت الآراء واختلف الكتاب فيما بينهم عندما حاولوا التعرف عليه وتحديد موقعه ، وتحديد النقطة التي قام عندها الميناء على وجه الدقة . والاختلاف والجدل أمران طبيعيان في مثل هذه الحالة ، لأن تقارير البحارة والرحالة من اليونانيين الذين مارسوا المرور بها والملاح في البحر الأحمر ، والتي تضم وصفا له وللمراكز البطلمية المتناثرة الكثيرة الأخرى لم تعط تحديدا دقيقا واضحا لذلك الموقع أو لغيره . وربما كان تعدد المراكز البطلمية وكثرتها وانتشارها في مواقع متشابهة سببا من بين أهم الأسباب التي أدت إلى الجدل والخلاف والغموض في الوصف الذي سجل للبحر الأحمر وموانيه جنوب برنيس . وقد أشار بعض الكتاب والجغرافيين القدماء إلى أن بطليموس ثيرون تقع على خط عرض بلدة مروي القديمة - قرب موقع شندى الحالية - وهو خط عرض ١٦ درجة و ٢٥ دقيقة (١٦) ، وعلى الرغم من أن سوء ذلك التقدير كان واضحا إلا أنه أوقع كل من اعتمد عليه في خطأ جسيم ، ليس بالنسبة لتحديد موقع بطليموس ثيرون فحسب ، بل بالنسبة لغيرها أيضا من الموانئ والمراكز البطلمية عن طول الساحل الغربي للبحر الأحمر . وتظهر ملامح ذلك الخطأ في تقديرات جوسلين Gosselin الذي أخفق في تحديد أو تحقيق موقع بطليموس ثيرون ، كما نقل أدوليس Adûlia جنوبا بعيدا عن موقعها إلى موضع ميناء عصب الحالية . ولما كان مؤلف البريلس قد ذكر أن بطليموس تقع على مسافة ٤٠٠ ستاديا Stadia أو ما يعادل ٤٠٠ ميلا جنوب برنيس ، اتجه البعض إلى تحديد موقعها فيما حول موضع واحد مع خلافا ضئيلة لا تتجاوز بعض الدقائق . فحدد دأنفيل D' Anville موقعها عند خط عرض ١٨ درجة و ٢٠ دقيقة شمالا ، ووضعها لاروشبيت La Rochette عند خط عرض ١٨ درجة و ٣٠ دقيقة ، على حين أن بروس Bruce يحدد موقعها خط عرض ١٨ درجة و ١٠ دقائق شمالا . وهذا التباين والاختلاف ضئيل محدود كما ذكرنا ويمكن التغاضي عنه ، ولكنه من ناحية أخرى يتعارض بل ويختلف تماما مع ما ذهب إليه فنسنت Vincent الذي أصر على تحديد موقعها عند خط عرض ١٧ درجة و ٦ دقائق .

Vincent , B . : The Periplus of the Eyrthrean Sea Vol I , (1)

P. 84

ويعتقد فنسنت أن ذلك الموقع الذى يفترضه من أنسب المواقع وأفضلها لقيامها ، ويدعم اصراره على أساس أن الغابة النووية في ظهيره المباشر ، وأنها في رأيه من أهم العوامل التى تجعل من ذلك الموقع مكانا ملائما وصالحا لكون تكون بطلميوس ثيرون مركزا يتم منه التوغل الى الداخل من أجل الحصول على الفيلة . ويعنى ذلك فى نظره أنها فى الموضع أو الموقع الذى يحقق الغرض الرئيسى الذى قامت من أجله وسعى اليه البطالمة (١) . وقد اتفق ليدين مع فنسنت فى ذلك التحديد معتمدين معا على رأى الذى حدد موقعها على امتداد خط عرض بلدة مروي القديمة (٢) . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن رأس أجيب فى نظرهما لا يمثل الموقع الصحيح ولا الملائم لقيام المركز البطلمى بطلميوس ثيرون .

وزاد الأمر تعقيدا عندما اعتبر دون جوان دكسترو الذى زار الساحل السودانى فى القرن السادس عشر جزيرة مرات موقعا مناسباً لقيام مركز من مراكز البطالمة . وقد حدد موقع تلك الجزيرة عن خط عرض ١٨ درجة و ٣٠ دقيقة شمالا . وكان ذلك نذيرا بالعودة الى المركز الذى حدده لاروشيت . ووصف دكسترو الجزيرة فذكر أنها منخفضة مهجورة ، يندر فيها الماء وتبعد بحوالى تسعة أميال عن خط الساحل السودانى . وإذا ماتجاوزنا عن تلك المسافة الكبيرة التى يذكرها دكسترو وتفصل بين اليابس وخط الساحل السودانى وبين جزيرة مرات واعتبرناه خطأ تقديريا ، فإننا نصدم بقرار خطير آخر ، هو الذى يزيد الأمر تعقيدا . ويكون ذلك على أساس أن دكسترو يقرر أن ذلك المركز البطلمى الذى يقصده ويعنيه هو بطلميوس ابثراس Epithras وليس بطلميوس ثيرون . والغريب أنه حاول بعد ذلك أن يحدد بطلميوس ثيرون موقعا آخر ، على الجزيرة التى يقع عليها ميناء مصوع الحالية (٣) . وهذا الزعم الذى أشار اليه دكسترو خاطيء من أساسه ، بل يبتعد عن الحقيقة والواقع تماما ، لأن بطلميوس ثيرون

(١) Ibid : Op. Cit pp. 93 — 4

(٢) Lyden , J. : Historical Account of Discoveries & Travels in Africa. Vol. IIP. 189

(٣) Kammarer, A: La Routier de Dom Joan De castro

وبطلميوس ابثراس اسمان لمركز بطلمي واحد على خط الساحل السوداني .
وثمة رأى آخر قاله لورد فلانشيا فى أوائل القرن التاسع عشر عندما زار البحر
الأحمر فى رحلة طويلة . ويذكر فلانشيا (١) أنه يعتقد أن أفضل المواقع التى
ينطبق عليها وصف ميناء بطلميوس ثيرون كما ورد فى المراجع الأصبغة هو رأس
أسيز Assoz ويؤكد أن البطالمة قد تخيروا ذلك الموقع لقيام مركز من
مراكزهم التجارية الكثيرة . ويرى أن الدافع إلى ذلك الاختيار هو سعيهم إلى
أكثر المواقع أمنا وطمانينة . ويعنى ذلك أنهم فضلوا رأس أسيز على الموقع الأكثر
ملاءمة من وجهة النظر الملاحية ، والذي قامت فيه عقيق . ولا بد أن فلانشيا كان
حصيفا عندما افترض ذلك ، لأنه كان يدرك تماما ما كان من أمر عداء ونفور
وكراهية سكان منطقة الظهير للبطالمة وأغراضهم ورغباتهم الاقتصادية . وتبين
حصافته أيضا عندما يستدرك ، ويذكر أنه ربما كان للبطالمة مركز حربي على
رأس أسيز ويجاوره مركز تجارى فى موضع عقيق . ويرى أن المركز الحربى
ضرورى بطبيعة الحال لمساندة مركزهم التجارى وعملياتهم التجارية . ويحقق
ذلك الموقع فى رأيه ورغم تطرفه شمالا كل الأغراض التى أسس من أجلها .
وهو ولاشك فى حدود المنطقة التى تنتشر فى ظهيرها الفيلة ويمكن الحصول
عليها بسهولة . ولما كانت السفينة التى قطع بها فلانشيا الرحلة بين مصوع
وعقيق قد استغرقت حوالى ١٥ يوما ، وأنها كانت تسير نهارا فقط ، وأنها كانت
قادرة على الوصول إلى رأس أسيز فى حدود تلك المدة ، فإن ذلك يتفق تماما مع
ما ذكره بلنى عن المسافة بين أدوليس و بطلميوس ثيرون . ويرى فلانشيا أن
ذلك الدليل المادى من شأنه أن يؤيد رأيه ، ويدعم النتائج التى وصل إليها .
ونود أن نقرر أنه على الرغم من توفيق فلانشيا فى تحقيق موقع بطلميوس ثيرون ،
إلا أنه من الصعب علينا قبول افتراض وجود مركزين أحدهما حربى ، والاخر
تجارى ، فى موقعين متقاربين للغاية ، لأنه ليس ثمة ما يبرر ذلك . حقيقة أن
موقف السكان الوطنيين فى منطقة الظهير اتسم بالعداء والنفور ، ولكن نحن
لا نتصور قيامهم بمجهودات ايجابية فعالة تبرر تأسيس مركز له صبغة حربية
خالصة فى نقطة قريبة للغاية من المركز التجارى . ونحن نقرر أخيرا أنه على الرغم
من وجهة رأى فلانشيا واقتراجه من التحقيق السليم لموقع بطلميوس ثيرون

Valantia , B: Voyages & Travels to India . (١)
Ceylon & the Red Sea P. 756 .

١٠ إلا أن تفكيره كان قلقا وغير مستقر . وكان القلق وعدم الاستقرار مدعاة لأن يرى شوف (١) Schoff رأيا آخر ، فيما يتعلق بتحقيق موقعها . وقد افترض أنها تقع على جزيرة الريح في خور نوارات . ويبدو أنه بنى رأيه على أساس ادراك سليم لموقعها الممتاز الملاثم لرسو السفن من ناحية ، ووجود بعض الخرائب والبقايا التي توحى بحياة مزدهرة فيها في وقت بعيد من ناحية أخرى .

هكذا كان الجدل وكان الخطأ الذي استمر خلال سنوات كثيرة ، ولم يتفق الباحثون على تحديد الموقع الذي قامت فيه بطلميوس ثيرون . وظل الأمر لغزا من غير حل ، حتى سعى كروفت الى الكشف عن ذلك الموقع وتحقيقه في السنوات الأولى من القرن العشرين . وقرر أنه من الأفضل أن يتم البحث عن موقع بطلميوس ثيرون من ناحية البحر ، وكان ذلك القرار منطقيا ومعقولا ، لأن كل ما ورد عن ذكر لها ووصف عنها كان على لسان القدماء من الكتاب ، الذين اعتمدوا على تقارير رحالة وملاحين شاهدوا الموقع ووصفوه من على ظهر سفنهم . التي كانت تجوب البحر الأحمر . وقد قام كروفت على ضوء ذلك برحلتين متتاليتين ، سار فيهما بحذاء خط الساحل السوداني جنوب سواكن الى خليج نوارات للبحث ، من أجل العثور على الموقع الملاثم لقيام بطلميوس ثيرون بغيرها من الموانئ القديمة .

- وكانت الرحلة الأولى من أجل الاستطلاع والاستكشاف وجمع بعض البيانات الضرورية ، ومع ذلك فقد تمكن خلالها من الحصول على بعض النتائج الأولية الهامة ، التي حددت أهدافه ومهدت له طريق البحث في رحلته الثانية . وكانت أهم تلك النتائج بصفة عامة ، أنه من الخطأ الجسيم الاعتراف أو الموافقة على رأي شوف وما ذهب اليه رجال الأبرالية البريطانية ، الذين افترضوا قيامها على جزيرة الريح ، التي تقع في خليج نوارات عند التقاء خط عرض ١٨ درجة و٩ دقائق شمالا ، وخط طول ٢٨ درجة و٢٧ دقيقة شرقا . ومن بين تلك النتائج الحكم بضرر البحث عنها في موضع ما في خليج نوارات بالقرب منه ، حيث يتحرر الساحل قليلا من سيطرة النشاط المرجاني وامتداد الشعاب المرجانية في انتظام الأمر الذي يعوق الملاحة أو يعرضها على الأقل للخطر الشديد .

أما الرحلة الثانية التي تم خلالها كشف النقاب عن الموقع الذي قامت فيه

بطلميوس ثيرون فقد بدأها من سواكن في سفينة من سفن الملاحة الساحلية - ونشير الى أنه لم يرقم على اتمام تلك الرحلة الا بعد أن قرأ واطلع على كل ما كتب عنها ، وورد عن موقعها ووصفها في مؤلفات كتاب كثيرين عرفوا بالدقة والأمانة كسترابو Strabo وبلني وغيرهم . وقد استنتج كروفت من دراسة المعلومات التي أوردها استرابو أن بطلميوس ثيرون تقع الى الجنوب من مرفأ ترنكتات . وأنه من غير المعقول أن يحقق موقعها عند رأس مقدوم شمال ترنكتات كما توهم مولر Muller ونذكر بهذه المناسبة أنه اعتمد في ذلك على اشارة سترابو التي ذكر فيها أن بطلميوس تقع الى الجنوب من مصب نهر ستبوراس ، الذي ينبع من بحيرة مجاورة للبحيرة الكبيرة التي ينبع منها ستبوراس الحقيقي ، وهو ما يعرف حاليا باسم نهر عطبرة . ولا نشك في أن سترابو كان يقصد بذلك النهر الذي سماه ستبوراس ما يعرف الآن باسم خور بركة . وهو الخور الذي ينساب في اتجاه عام نحو الشمال على المنحدرات الشرقية لمرتفعات البحر الأحمر . ووصول فيضان خور بركة الى خط الساحل والبحر عند ترنكتات في بعض السنوات التي تتميز بالفيضان العالي دليل ايجابي على سلامة قول سترابو من ناحية ، وحسن استنتاج كروفت من ناحية أخرى . ويشير كروفت الى أنه قد حدث فعلا أن ارتفع فيضان خور بركة عن مناسيبه العادية وفاض مجراه وانساب ماؤه حتى وصل الى ترنكتات ، وكان أصحاب القوارب وسفن الملاحة الساحلية يملأون منها جرارهم . وقد أسهمت كتابات بلني Pliny من ناحية أخرى في تحديد النقطة التي تقع في أقصى الجنوب بالنسبة للجزء من خط الساحل السوداني الذي يرجح قيام بطلميوس عليه ، ويتحتم البحث فيه عن المركز البطلمي . وقد ذكر بلني أن بطلميوس ثيرون تقع الى الشمال من مندالم . وقد احتفظ ذلك الموقع باسمه الى الآن مع تحريف خفيف ، فأشار اليه فلانشيا باسم مندالمو Mandalu ويقع الى الجنوب من رأس قصار بمسافة صغيرة على الساحل في أريتريا (١) . وقرر كروفت على ضوء ذلك أن بطلميوس ثيرون تقع الى شمال

١ - جاء في كتاب Red Sea Pilot صفحة ٢٣٠ ان هناك مكان يقع على مسافة ١٩ ميلا جنوب رأس قصار يتميز بوجود خليج صغير ويبدو خط الساحل منخفضا تنتشر فيه المستنقعات في الاجزاء التي تحيط بها الأرض المرتفعة . وقد ورد في الدليل باسم هسمت . أما ربان سفينة كروفت في رحلته الثانية فيذكر أن المكان المعروف باسم مندالمو يعرف باسم هرم

من ذلك الموقع الذي حدده بلنى . ويعنى ذلك بوضوح أن البحث عن بطلميوس
ثيرون يجب أن يكون فى الجزء من خط الساحل السودانى الممتد فيما بين ترنكتات
شمالا ومندالم جنوبا . ونحن نؤكد أن وصول كروفت الى تلك النتيجة يمثل
خطوة ايجابية وضرورية ، ومع ذلك فهو لم يأت بجديد من وجهة النظر الموضوعية
لأن كل من سبقه وحاول تحقيق موقع بطلميوس ثيرون ، كان يبحث فيما حول
هذا الجزء من خط الساحل السودانى ولا يبتعد عنه كثيرا . وكان من الضرورى
عندئذ أن يستعين كروفت بإشارة أخرى أوردها بلنى ، وقد ذكر فيها أن
بطلميوس ثيرون تقع بالقرب من بحيرة عرفت باسم منولوس Monolus . وقد
واصل كروفت البحث عن تلك البحيرة فى ظهير خط الساحل بين ترنكتات ومندالم
ومع ذلك فانه لم يتعرف على بحيرة أو يعثر على ما يدل على وجود بحيرة فى ذلك
الوقت البعيد . ويذكر كروفت أنه لم ينطبق الوصف الا على المنطقة التى تقع
فى ظهير عقيق ، والى الشمال منها بقليل حيث تظهر على مسافة معقولة مساحة
كبيرة من الأرض وقد غطتها بعض المياه الضحلة فى شكل مستنقعات . ويذكر
أنها ربما كانت هى ماسماها بلنى باسم بحيرة منولوس . ولما كان سترابو
قد أشار الى أن بطلميوس ثيرون تقع بالقرب من ست جزر هى جزر
لاتوميا Latonia فى المصب السبى Sabiatic فان ذلك يتفق أيضا فى كثير مع
المظهر العام لخط الساحل قرب عقيق ، والتى تقع على مقربة من مجموعة جزر
ممتنثرة فى خليج نوارات . ونحن نملك دليلا آخر يؤكد رأى كروفت نستوحيه
من وصف مؤلف البريلس لها . ذلك أنه يذكر أنه كان من الصعب دائما على
السفن الاقتراب منها مباشرة ، وهو ما يكاد يتفق ويوافق صفة عقيق الحالية (١)

حكذا تجمعت كل الأدلة لتؤكد أن بطلميوس ثيرون البطلمية قد أسست فى

(١) تؤكد دراسات الاميرالية البريطانية الحديثة Red Sea Pilot أن خليج عقيق
يمكن الدخول اليه من ناحية البحر فيما بين رأس أسبز ورأس شكال . ومع ذلك فانه لا يصلح
للدخول البنين الصغيرة . ويكون الطريق محسورا بين مجموعة من الجزر المعروفة باسم جزر
أمرات Amarat والتى تقع على مسافة تتراوح بين ٢ ، ٤ ميلا غرب رأس شكال والساحل
الجنوبى الشرقى للخليج .

الموقع الذى تقوم فيه عقيق الحالية ، ذلك المرفأ الصغير على خط الساحل السودانى جنوب ترنكتات بمسافة قصيرة • ويؤيد تلك النتيجة من ناحية أخرى . ما عثر عليه كروفت من أدلة مادية تتمثل فى بقايا آثار اغريقية - رومانية فى موقع قريب جدا من عقيق • وتوحى تلك البقايا والآثار بنشاط شمل ذلك الجزء من خط الساحل السودانى والمناطق التى تقع فى ظهيره خلال العصرين البطلمى . اليونانى والرومانى ، وهى الفترة التى خدمت فيها بطلميوس ثيرون التجارة . والملاحه •

المراكز البطلمية فى خدمة الملاحه والتجارة : -

اذا كنا قد أشرنا فى الصفحات القليلة السابقة الى أن اليونانيين قد اهتموا بتجارة البحر الأحمر والبحار الجنوبية ، وأنهم شاركوا غيرهم من العناصر النشيطة الأخرى فى نقل التجارة وركوب البحر ، فان ثمة حقائق هامة جديدة بأن تسجل لأنها تلقى الضوء على ازدياد قيمة البحر الأحمر من وجهة النظر التجارية بالنسبة لهم وغيرهم •

وتنبثق الحقيقة الأولى من علمنا بواقع امتداد البحر الأحمر كذراع مائى وارتباطه بالبحار الجنوبية التى تؤدى الى مناطق غنية فى انتاجها • وليس ثمة شك فى أن توغل هذا الذراع المائى فيما بين اليابس الأفريقى والأسىوى وامتداده . شمالا الى مواقع قريبة من حوض البحر المتوسط يعنى أنه طريق حيوى وخطير ، لأنه يرسم طريقا لتلبية احتياجات مواطن الحضارات النامية فيما حول البحر المتوسط الشرقى من سلع ومنتجات الشرق وجنوب آسيا •

ويكفى الباحث أن يوجه العناية الى ملاحظة الخريطة الجغرافية لقارات العالم القديم ، آسيا وأفريقيا وأوربا ليلمس قيمة كل من البحر الأحمر والخليج العربى كذراعيين مائيين تتوغلان فى اليابس وتضمنان الشرق فى متناول الغرب • وعلى الرغم من المنافسة الجدية التى كانت بين كل من هذين الذراعين المائيين ، فإنهما كانا - معا - يسهمان فى خدمة النقل والربط . والتجارة •

أما الحقيقة الثانية فتتعلق بظروف أحاطت بالبطالمة واليونانيين وسلطانهم

السياسى واهتمامهم بالتجارة • ونحن نؤكد أن تدهور الموقف السياسى بالنسبة للبطالة فى ممتلكاتهم فى سوريا ، وفقدان مراكزهم فيها وتقلص حكمهم هناك كان من شأنه أن تتدهور قيمة الخليج العربى كندراع مائى فى خدمتهم وتحقيق رغباتهم فى المشاركة فى تجارة البحار الجنوبية • ويعنى ذلك أن البحر الأحمر بات - بالنسبة لهم - الشريان الرئيسى للتجارة والنشاط التجارى • وقد ترتب على ذلك أن ارتفع شأن كل مركز من مراكزهم التجارية المتناثرة على طول خط الساحل الغربى للبحر الأحمر وخليج عدن حتى رأس جورداوى • وليس ثمة شك فى أن مراكزهم على خط الساحل السودانى كانت من ضمن تلك المراكز التى ازدهرت وازدحمت بالحركة فى خدمة التجارة والملاحة • ويبدو أن بطلمىوس ثيرون غدت أكبر مراكزهم قيمة وأكثرها أهمية فى خدمة التبادل التجارى مع الأقاليم السودانية فى ظهير خط الساحل ، وفى خدمة الملاحة والسفن الصاعدة والهابطة من وإلى موانئهم على ساحل البحر الأحمر فى مصر •

ويمكن للباحث على ضوء دراسة قائمة السلع والمنتجات (١) التى تمر عن طريقها إلى الخارج وسوق التجارة الدولية أن يقرر أمرا ، وأن يقف على كثير من الخفايق الهامة التى تتعلق بقيمة بطلمىوس ثيرون من وجهة النظر التجارية البحتة • وتظهر تلك القائمة أنها كانت تصدر الفيلة وأصداف السلاحف وشن الفيل وبعض السلع والمنتجات الطبيعية الأخرى • وقيمة هذه البضائيات كبيرة على الرغم من أنها لا توضح أو تفسر كمية تلك الصادرات ، حجمها أو قيمتها المادية • ويمكن القول على ضوء علمنا بصفة السكان فى منطقة الظهير ونفورهم من التعامل أو التعاون مع الدخلاء الأغراب والوافدين بحثا عن التجارة من جانب ، وعدم وجود الجمل واستخدامه فى خدمة النقل من جانب آخر ، أن تلك السلع كلها كانت متوفرة فى مناطق قريبة لا تبعد كثيرا عن خط الساحل وفى متناول المراكز البطلمية • ويبدو أنهم استعانوا بالحمار كما استأنسوا الفيل للتوغل والربط بين مناطق الانتاج وبين مراكزهم الساحلية • وإذا اعترفنا بأن خط الساحل السودانى والمنطقة التى تمتد فى ظهيره قد لقيا عناية كبيرة واهتماما واضحا من جانب العناصر اليونانية البطلمية التى أتت بطريق البحر ، فلا بد من أن نعترف

أيضا - كما أشرنا من قبل - بأن الدور الذي قام به سكان الظهير كان سلبيا على الأقل ، ومضمونه عدم التعاون في أي صورة من الصور . مع ذلك فلا بد لنا من أن نميز تماما بين هؤلاء السكان من أجداد البلميز والذين وصفناهم بعدم التعاون والسلبية ، وبين سكان الأقاليم السودانية ، فيما حول النيل النوبي ، والذين يعرفون باسم سكان دولة مروى . وأنه ليس من المعقول إطلاقا أن ندمغهم بالانطواء وحب العزلة ، أو أن نعتبر موقفهم سلبيا فيما يتعلق بالاشتغال بالتجارة والتبادل التجاري والوساطة التجارية . وهم فيما يبدو بعيدون عن البعد عن الانطواء والعزلة ، ولا شك في إيجابيتهم ، لأنهم كانوا رعايا دولة تمت وترعرعت وازدهرت على أسس من الحضارة والمدنية . وتظهر الدراسة التفصيلية في تاريخ دولة مروى القديمة أنها كانت مركز الالتقاء للتجارة التي تفد بها القوافل من مواقع متفرقة ، من مصر والحبشة وجنوب وغرب السودان . ويعني ذلك أنها دولة قامت بدور الوسيط التجاري ، وأسهمت في توجيه التجارة وتنميتها . ويرى بعض الكتاب أن انتقال عاصمة الدولة من ناباتا Napata إلى موقعها الجديد في مروى القديمة (١) ، لا يبرره شيء قدر أهمية الموقع الأخير وقيمته كمركز لتجميع التجارة والتقاء القوافل وتوجيهها . وربما كان لوصول بعض العناصر اليونانية وحملة الثقافة اليونانية ، واندماجها في شعب مروى علاقة كبيرة بذلك أو أثر فعال في اهتمام دولة مروى بتشجيع التجارة وخدمتها .

ولكن هل يعني ذلك قيام علاقات تجارية بين سكان مروى وبين المراكز البطلمية على خط الساحل السوداني ومن ضمنها بطليموس ثيرون ؟ ولعل من الصعب حقا أن نقرر أمرا أو أن نؤكد في هذا الصدد ، لأنه من الصعب علينا بطبيعة الحال أن نحقق الطريق أو الطرق التي يمكن أن تسلكها القوافل فيما بين مروى القديمة والمراكز البطلمية على خط الساحل السوداني . ويزيد

(١) يزكى ذلك الموقع غناه للزيادة الكبيرة في كمية المطر السنوي وازدهار الغطاء النباتي من الحشائش فترة طويلة بعد سقوط المطر من جانب ، وقرب موقعه من الحبشة وخط الساحل الغربي للبحر الأحمر من جانب آخر .

بالأمر تعقيدا أن الجمل لم يكن قد عرف بعد كوسيلة للنقل في السودان • من أجل ذلك نحن لا نملك إلا أن نأخذ برأى جوجيه وأن نقتنع به ، لأنه لم يضعه إلا بعدما وضع كل الاحتمالات موضع الاعتبار • ويقرر جوجيه أن أدوليس Adulis كانت أكثر الموانئ على خط الساحل الغربى للبحر الأحمر استجابة لخدمة تجارة الجزء الأوسط من حوض النيل ، وأهمها في توجيه تجارة معظم الأقاليم السودانية نحو البحر • وكانت السلع والتجارة السودانية تتخذ من مروي مركزا تجتمع فيه ، بالإضافة الى سلع ومنتجات أخرى كانت تصل اليها من مناطق متفرقة وبطرق متباينة تنتهى اليها من أنحاء مختلفة • ويبدو أن ثمة طريق أو طرق كانت تبدأ من مروي القديمة ، وتصعد المنحدرات المعتدلة لمرتفعات شمال الهضبة الحبشية في أكسوم Axum الى أدوليس • وتزكى مظاهر الجغرافية الطبيعية مثل ذلك الطريق جملة وتفصيلا وتبرز قيمته في خدمة النقل ومرار القوافل • ذلك أنه يعبر أو يخترق مناطق أكثر مطرا وأغنى نباتا من المنطقة الأخرى التى تفصل بين مروي القديمة وبطلميس ثيرون في الاتجاه المباشر • بل ان اتجاه الطريق جنوبا بشرق من مروي الى أكسوم يبعد القوافل وحملتها من سلع ومنتجات في رحلتى الذهاب والعودة عن أوطان الجماعات التى لم تقبل على التعاون أو التجاوب مع نشاط البطالة في مراكزهم على خط الساحل السودانى • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن أدوليس كانت المنفذ الملازم لمروى السلع والتجارة من وإلى الأقاليم السودانية فيما حول النيل • ومع ذلك فيبدو أن شهرتها كانت لا تظهر ولا تبين الى جانب شهرة بطلميس ثيرون وتعصيد البطالة لها • ونحن لا نعنى بذلك حدوث منافسة بين المينائين من أجل توجيه التجارة وتصريفها • • والواقع أنه في نفس الوقت الذى كانت بطلميس ثيرون ومثيلاتها من مراكز البطالة تعمل فى خدمة الظهير القريب من أجل سلع معينة ، كانت أدوليس فى خدمة ظهير آخر بعيد فى الداخل ، يشمل كل الأراضى فيما حول النيل النوبى ، والذى بات مركزا لتجميع السلع والمنتجات من اتجاهات متباينة فى قلب السودان وما حوله •

ونرى لزاما علينا بعد ذلك كله أن نشير بحثا فى طبيعة العلاقة أو العلاقات بين البطالة ودولة مروي القديمة • ويهمنى بطبيعة الحال أن نتعرف أولا أو أن نقف على صورة التعاون بين البطالة أصحاب السيطرة والسيادة على خط الساحل السودانى ، وأصحاب الحاجة الى سلع معينة من جانب ، وبين سكان دولة مروي

القديمة الذين مارسوا جميع التجارة وتوزيعها من جانب آخر . ونحن لا نملك دليلا واحدا يحمل معنى من معانى عدم التعاون ، ومع ذلك فان اتجاه التجارة والقوافل من مروي الى أدوليس لا يعنى مطلقا التنافر أو التنافس . ويمكن أن نصف ذلك بأن كل جماعة منهما كانت تعمل فى استقلال تام لتحقيق أغراض معينة ، وأنه لم يكن ثمة تفكير مشترك من أجل تنسيق المجهودات المبذولة فى سبيل تنمية التجارة وتوسيعها . ويعنى ذلك أن طبيعة العلاقات بين مروي القديمة والبطالمة تتميز بعدم التناسق وليست بعدم التعاون . ومع ذلك فان الأستاذ حوراني (١) يحاول أن يخلق نوعا من التعاون الوثيق فى صورة من الصور بين هاتين القوتين . ويؤكد أن اليونانيين كرواد للملاحة والتجارة فى البحر الأحمر امتد نشاطهم الى أدوليس ، ويشير أيضا الى توغلهم نحو الداخل بطريق أكسوم ومصر وظهور آثار الثقافة اليونانية فى كل من مروي وأكسوم. يعنى اتصالا ويعنى تعاونا ويعنى احتكاكا حضاريا . ويرى حوراني فى ذلك دليلا على اهتمام البطالمة اليونانيين بالتجارة والسلع والمنتجات فى قلب السودان .

الفصل الثاني

موانئ الساحل السوداني والتجارة الخارجية

في عهد دولتي مروى واكسوم

الرومان في البحر الأحمر واتصالهم بالهند - انصرافهم عن
الاهتمام بموانئ الساحل السوداني - اهتمام دولة اكسوم
بأدوليس لمركز التجارة - تجارة الأقاليم النيلية تخرج
بطريق الموانئ على ساحل البحر الأحمر - أدوليس سيادة
الموانئ - تحقيق موقعها - دورها في خدمة التجارة
والملاحة .

موانئ الساحل السودانى والتجارة الخارجية فى عهد دولتى بروى وأكسوم

بعدما انهار النفوذ البطلمى فى مصر ، واضمححل النشاط البطلمى اليونانى فى البحر الأحمر والبحار الجنوبية ، قامت على أنقاضه القوة الرومانية المزدهرة . وكان طبيعيا أن تلجأ تلك القوة الفتية الى ملء الفراغ السياسى والفراغ لاقتصادى معا ، وأن تتجه بنشاط وعزم الى ميدان الملاحة والتجارة فى البحر الأحمر والبحار الجنوبية . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنهم ورثوا فيما ورثوا عن البطالمة سياسة التجارة والاهتمام بالملاحة فى البحر الأحمر . ومع ذلك فإن نشاطهم وممارستهم للملاحة واهتمامهم بالتجارة كان فى صورته النهائية مختلفا تماما عن الصورة التى تصور النشاط اليونانى البطلمى . والمفهوم أن اليونانيين البطالمة كانوا لا يخرجون كثيرا عن حيز البحر الأحمر وخليج عدن لسببين رئيسيين هما :

أولا - أنهم اهتموا كثيرا بالعلاقات التجارية مع الأقاليم التى تقع فى ظهير مراكزهم التجارية على طول الساحل الغربى للبحر الأحمر فى أفريقية .

ثانيا - أنهم لم يسعوا كثيرا للوصول الى الهند واقتنعوا بالحصول على السلع الآسيوية عن طريق الوسطاء من سكان بلاد شبه جزيرة العرب الجنوبية ، والذى كانت لهم السيطرة والسيادة المطلقة على البحر العربى والطريق الى الهند .

أما الرومان فقد اعتنقوا سياسة مختلفة تماما ، وشقوا طريقا لهم ولسفنهم ومدوا نفوذهم فى البحر الأحمر وخليج عدن ، وانطلقوا فى مياه المحيط الهندى حتى وصلوا الهند . وهكذا تشكلت سياسة الرومان البحرية الاقتصادية فى البحار الجنوبية وأرسيت قواعدها فى تلك الصورة الجديدة ، بعدما اكتشفوا وتعرفوا على قيمة الرياح الموسمية فى الوصول الى الهند والعودة منها . ويعنى ذلك أنهم لم يرا سياسة الاحتكار التى فرضها العرب من سكان شبه الجزيرة العربية على الطريق المائى الى الهند . وأصبح فى وسعهم الحصول بعدئذ على كل السلع والمنتجات الآسيوية من جنوب شرق آسيا والهند على سفنهم الخاصة . وازدادت

النشاط الروماني واهتمامهم بالطريق البحري للوصول الى الهند تحت ضغط ظروف سياسية معينة فرضتها سوء العلاقات بين الدولة الرومانية والفرس . ويعنى ذلك أن تدهور الموقف وسوء العلاقة بين هاتين القوتين كان مسئولا مسئولية مباشرة عن تعذر استخدام الطرق البرية بين آسيا وأوروبا (١) . ومهما يكن من أمر فلا شك في أن كل تلك العوامل كانت تحتم زيادة الاهتمام بالبحر الأحمر كطريق للوصول الى الهند والشرق . ونحن في هذا المجال لايهمنا الا أن نتعرف على مدى اهتمام الرومان بالاتصال بالساحل السوداني ، وأن نصور قيمة تلك الصلات - إن وجدت - في تنمية التجارة وازدهار الموانئ . نحن لاننكر قيام اتصالات بين الرومان في البحر الأحمر وبين الساحل السوداني ، ومع ذلك فإنهم في الغالب انصرفوا عن تجارته . ويبدو أنهم لم يقتنعوا من جانبهم بجدوى تأسيس أو رعاية مراكز أو نقط ارتكاز على طول خط الساحل كما فعل البطالمة من قبلهم .

ولعل من الطريف حقا أن نبدأ بتحديد الأسباب والدوافع وتقدير العوامل التي شكلت السياسة الرومانية في تلك الصورة التي يظهر منها انصرافهم عن خط الساحل السوداني واعراضهم عن السلع والمنتجات التي تخرج عن طريق موانئه . ونود أن نشير الى أن أول تلك العوامل يقوم على أسس وأصول من علمنا بسقوط عدن في أيديهم وتعرفهم على سر استخدام دورة الرياح الموسمية في موسمي الشتاء والصيف . كما أن وفرة السلع والمنتجات في الهند وجنوب آسيا وسهولة الحصول عليها كانت كفيلة بسد حاجة الرومان ، وأنهم لم يعودوا في حاجة ملحة لسلع أو منتجات سودانية وأفريقية . وهذا العامل غير مباشر بطبيعة الحال ، أما العامل الثاني فهو عامل مباشر يتمثل في المقاومة الفعالة والجديّة التي بذلت ولقيها الرومان من جانب البلميز . وتشير المراجع كلها الى الدور الايجابي الذي تمثل في مقاومة أية محاولة لاستقرار عناصر من خارج السودان على خط الساحل ، أو وقوع تلك الأجزاء تحت السيطرة الرومانية . وليس ثمة شك في أن ظهور تلك المقاومة في صورة ايجابية جادة تثير بعض الغرابة

(١) Paul, A. : A History of the Beja Tribes of the

Sudan P. 52

وتدعو الى الدهشة ، لأن أجدادهم لم يمارسوا نشاطا معاديا من نفس الطراز ضد البطالة . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن القوة السياسية التي سيطرت على البحر الأحمر وتجارته فقدت اتصالها بالساحل السوداني ، ولم تعد لها به أية علاقة مباشرة ولا بالتجارة والسلع التي تخرج من موانيه . ومع ذلك فالمعتقد أن الظروف المحيطة بالسلع والمنتجات السودانية وقيمتها بالنسبة لمثيلاتها الهندية - الآسيوية ، كانت لا تدعو الرومان أو تشجعهم على المغامرة بشن حرب كبيرة ، تقضى فيها على مقاومة البلميز ونشاطهم المضاد . واننا نعتقد أنه لو كانت الدولة الرومانية في حاجة فعلية ملحة الى سلع ومنتجات تلك الأقاليم لما توانت أو قصرت في توجيه الضربات لفتح الطريق من ناحية حدود مصر الجنوبية ، أو في السيطرة على موانئ خط الساحل السوداني قسرا . ويدعم اعتقادنا عدم الصدام أو الاحتكاك بين الرومان أصحاب السيطرة الحقيقية على البحر الأحمر ، وبين البلميز في ظهير موانئ الساحل السوداني والأريثري . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن موانئ الساحل والتجارة المارة بها لم تتوقف عندما تخلت السيطرة الرومانية عن جزء من سياسة البطالة ولم تهتم بمساندة الموانئ أو رعايتها .

وقد وجدت تلك الموانئ العون من نشاط سياسي جديد انبثق من قلب حوض النيل ممثلا في المجهودات الموفقة لدولتي مروي القديمة وأكسوم . وشاركتهم في ذلك النشاط والاهتمام جاليات وافدة مهاجرة كبيرة ، جاءت من المناطق المتناثرة حول حوض البحر الأحمر . وتتمثل تلك العناصر في خليط من عرب جنوب الجزيرة العربية ومن الهند واليونان وغيرهم ، حيث تجمعوا واستقروا في الموانئ ومراكز تجمع التجارة في الداخل . وقامت الدولتان - مروي وأكسوم - كل في مجالها برعاية اتجاه التجارة السودانية الأفريقية الى موانئ خط الساحل السوداني . ويبدو أن كلا منهما كانت في موقع جغرافي ، وعلى مستوى حضاري ، يؤهلها لرعاية التجارة وبذل المجهودات في سبيل انتظامها واستمرارها . ومع ذلك فإن النشاط الذي تميزت به التجارة في ذلك الوقت ، وازدهارها وازدهار الموانئ ارتبط ارتباطا وثيقا بتطور خطير آخر طرأ على الظروف المتعلقة بنقلها ، ووسيلة المواصلات بين مراكز الانتاج والتجميع من جانب ، وبين الموانئ على خط ساحل البحر الأحمر من جانب آخر . وكان ذلك التطور الخطير عندما ظهر الجمل

في أفريقية وتسرب الى أنحاء كثيرة من الصحراء الأفريقية الكبرى (١) . ونعتقد أن دخول الجمل في خبرة السكان واستخدامه في النقل منحهم الفرصة الملائمة تماما للتغلب على كثير من المشكلات ، وأدى الى زيادة في الروابط بين وادي النيل الأوسط والموانئ على ساحل البحر الأحمر . بل اننا نتصور أن هذه الوسيلة الجديدة في خدمة النقل قد أدت الى زيادة في حجم التجارة والتبادل التجاري من جانب ، وتوسيع المنطقة أو المناطق التي تقوم موانئ الساحل على خدمتها وتصريف منتجاتها من جانب آخر . ويشير ماك كريندل مثلاً الى ازدهار التجارة والعلاقات التجارية بين أكسوم وسناز Keynien (٢) . كما يذكر كونت روزيني أن علاقة الود والصداقة والتعاون بين مروى وأكسوم ، أدت الى انتظام التجارة وانتظام توجيهها الى موانئ خط الساحل .

ويمكن القول أن قيام دولة أكسوم وتوفر علاقات الود والصداقة بينها وبين دولة مروى من جانب ، ودخول الجمل الى السوهران من جانب آخر ، أسهم في توجيه التجارة والانتاج نحو البحر الأحمر . ويعنى ذلك أنهما معا - مروى وأكسوم -

(١) دخل الجمل الى أفريقية من آسيا بطريق سيناء . وقد ظهرت له في مصر بقايا صمن آثار الأسرة الأولى التاسعة عشر والعشرين . ومع ذلك فإنه لم يستخدم بكثرة الا في العهد الروماني . وجدير بالذكر أن دخوله الى السودان كان من ناحية الشمال عن طريق مصر . ويظهر من أثر كتابي في أكسوم أن تاريخ دخوله الى السودان هو القرن الرابع قبل الميلاد . ويرى أديسون Addison أن دخوله في الواقع واستخدامه كان في تاريخ سابق لسنة ٢٥ قبل الميلاد ، لأن المقبرة التي وجد بها التمثال البرونزي للجمل كانت لحاكم تولى الحكم في مروى فيما بين سنة ٢٥ ، ١٥ ق.م . وافترض دخوله في عهد مملكة مروى معقول للغاية ، خصوصاً وأنه لم يستخدم في مصر على نطاق واسع الا بعد انقضاء حكم الفارسي .

Mac Crindle, J. W. : The Commerce & Navigation of (٢)
the Erythrean Sea P. 46

جلا عبء التوجيه البحرى ، وشغلا معا الفراغ الذى ترتب على انهيار السيطرة البطلمية اليونانية وانصراف القوة الرومانية عنه . وتجمع الأدلة على ازدياد قيمة مروي القديمة وارتفاع شأنها من حيث كونها مركزا رئيسيا لتجميع التجارة وتوجيهها . وأصبحت تجارة المرور جزءا هاما من تجارتها ، تصل اليها من جهات متباينة متباعدة في طريقها الى موانئ الساحل السودانى . وتشير المراجع الى أنها كانت تقوم على خدمة بعض العلاقات التجارية بين كل من الساحل الليبى والساحل السودانى .

ويعنى ذلك صراحة أن الجمل كان يؤدى وظيفته كوسيلة للنقل فى الربط بين موانئ الساحل الليبى وبين مروي ، ويحمل اليها منتجات وسلع إقليم البحر المتوسط . ولا بد أنه أسهم أيضا فى جمع ونقل سلع أفريقية من المناطق التى تقع غرب حوض النيل ، والتى تقع الى الشمال من خط عرض ١٢ درجة شمالا ، وهو الحد الذى يستطيع أن تلائم ظروفه المناخية حياة الجمل وطبيعته . وهكذا ظفر التوجيه البحرى وظفرت التجارة السودانية بكل الظروف المناسبة ، وكل الميسرات التى قفزت بأدوليس الى قمة الشهرة حتى باتت فى مقدمة موانئ الساحل الغربى على البحر الأحمر جنوب مصر .

أدوليس

وهذا ميناء آخر على خط الساحل الغربى للبحر الأحمر ، أشرنا اليه فى الصفحات القليلة السابقة . وذكرنا أنه كان من بين الموانئ التى عرفت واستخدمت فى عهد البطالمة والنشاط اليونانى فى البحر الأحمر . وكانت بعض منتجات الظهير من عطور وبخور وشن فىل وريش نعام وغيرها من السلع التى تجد رواجاً فى السوق العالمية تمر عن طريقها . ويعنى ذلك أن أدوليس ميناء قديم ، ليس بينه وبين ظهور الرومان علاقة تذكر . وعلى الرغم من الاشارات التى وردت عن أدوليس وقيمتها ، واعتمدنا عليها فى التعرف على طبيعة الميناء ووظيفته فى خدمة التجارة ، إلا أننا لم نصل الى رأى واضح قوى فيما يتعلق بنشأة الميناء وظهوره ، وتحديد

Warmington , E. H. : The commerce Between the (١)
Roman Empire & India, P. 7.

التاريخ الملائم لذلك . وقد دار نقاش حاد حول ذلك الموضوع وخول الجماعات التي أسسته واستخدمته لأول مرة في خدمة الأغراض الملاحية والتجارية . ويذهب بعض الكتاب إلى اعتبار أدوليس ثمرة من ثمرات المجهودات التي أسهم بها اليونانيون السوريون (١) . ويعنى ذلك أن ظهوره وتاريخه يرتبط أساسا بالنشاط اليوناني في صورته العامة . ويرجعه رأى آخر إلى أصول مصرية خالصة معتمدا في ذلك على المظهر العام لكل البقايا والآثار التي تبدو في نظرهم على أنها من صنع خبرة مصرية . وتزعم بعض الآراء الأخرى أن تلك البقايا والآثار من صنع شعب من الرعاة العرب أو اليونانيين أو التروجلوديت (٢) . ويعتقد البعض أن أدوليس أسست أصلاً لتمثل إحدى المستعمرات الدينية الخالصة ، وأنها كانت ثمرة مجهودات بعثة من رجال الدين الذين أوفدتهم مروى إلى تلك المنطقة . وكان ذلك الرأى الأخير للمباحثة هيرن ردا على رأى آخر يزعم أن أدوليس من انشاء عناصر هندية كانت تمارس الملاحة والمتاجرة في البحر الأحمر . وقد لوحظ أن كل المكاتبات التي عثر عليها في أدوليس ولو أنها تتجه من اليمين إلى اليسار بصفة عامة ، إلا أنها لا تمت بصلة تذكر للغة الهندية السنسكريتية ، رغم التشابه في النظام والأسس (٣) . وهكذا كان التضارب في الآراء وكان الاختلاف ، حتى لم يعد من السهل علينا قبول رأى معين من تلك الآراء ، التي ذهبت مذاهب واتجاهات شتى . وكان لزاما علينا أن نناقش تلك الآراء كلها في هدوء وفهم عميق حتى نصل إلى حكم سليم ، ورأى معقول وجيه في أمر تلك العناصر والجماعات التي أسهمت في نشأة أدوليس وقيامها بوظيفتها .

ويتحتم علينا عندئذ ألا نغفل أمرين أساسيين لا يداخلهما الشك جملة وتفصيلا . ويتعلق الأمر الأول بنشاط العرب من سكان جنوب الجزيرة العربية من أهل سبأ وحميز وممارستهم الملاحة والتجارة والاتصال بالساحل الغربى

Schoff, W. : Op. Cit p. 22

(١)

Mac Crindle, J. W. : Op Cit p. 22

(٢)

Vincent, B. : Op. Cit. p. 99

(٣)

للبحر الأحمر من جانب ، ونشاط العناصر اليونانية وعلاقاتها الايجابية بتجارة البحر الأحمر وسواحل من جانب آخر . وقد أشرنا الى طبيعة ذلك النشاط اليوناني ، وأنه لم يقتصر على الاتصال بخط الساحل وظهيره القريب بل تعداه في صور أخرى الى الداخل تمثلت في المؤثرات اليونانية التي تنعكس في صفة الحضارة في مروي . أما فيما يتعلق بالنشاط العربي واتصالاتهم فهي مؤكدة لا يرقى اليها الشك أيضا بل انهم خلفوا بقايا وآثارا في الهضبة الحبشية ومنطقة الظهير لخط الساحل تفسر ذلك النشاط وتوضحه فيما قبل قيام دولة أكسوم (١) ويذكر تيودور بنت نقلا عن مولر Muller أن عرب جنوب شبه الجزيرة العربية تمتعوا خلال فترة طويلة بالسيطرة على تجارة جزء كبير من الهضبة الحبشية (٢)

أما الأمر الثاني : - فيفهم على ضوء ماورد في كتابات الجغرافيين القدماء حيث أوردت ما يوحى بوجود بعض أوجه الشبه بين بقايا أدوليس والفن المصري القديم . ويعتقد هيردوت (٣) على ضوء ذلك أن مؤسس ذلك الميناء هم المصريون الهاربون في عهد بسماتيك سنة ٦٣١ ، ٦١٧ ق . م . ونحن أمام تلك الحقائق يجب أن نستبعد تماما أن اليونانيين قد أنشئوا أدوليس . ذلك أن دراسة حجر أدوليس تؤكد أن الكتابة على جزئين ، وأن الجزء الثاني أحدث من الجزء الأول . ولما كان الجزء الثاني وهو الأحدث يسجل بعض المؤثرات اليونانية ويشير الى نشاط البطالمة ، وتوغلهم في مرتفعات الحبشة وانتصارهم الذي انتهى بفتح مدينة آفا Ava ، فليس ثمة شك في أن الجزء الأول وهو الأقدم لاعلاقة له باليونان والنشاط اليوناني . وفي ذلك القول الدليل الكافي على أن أدوليس ونشأتها لا تتصل جملة وتفصيلا بالنشاط اليوناني وسيطرته على الملاحة في البحر الأحمر . ولا يبقى بعد ذلك الا أن تكون أدوليس عربية من خلق وانشاء عرب جنوب شبه الجزيرة العربية أقاموها عندما انتشرت سيطرتهم على الملاحة والتجارة ، وتوغلوا

Theodore Bent, J, Trade Routes Across Abyssinia (١)

p p. 143. 4

Ibid : Op. Cit

p p. 143 — 4

(٢)

MacCrindle, J. W. : Op. Cit

p. 44

(٣)

في المرتفعات الحبشية ، أو أن تكون مصرية خلفتها المؤثرات والاتصالات المصرية القديمة . ولكن لما لم يتعرض كاتب لذكر وجه شبه بين بقايا أدوليس وبقايا مدينة آفا Aya التي تعتبر مدينة سبأية ، وأشار البعض الآخر الى قيسام التشابه بين الآثار المصرية وبقايا أدوليس ، فلا بد لنا من أن نوافق على الافتراض الذي يرجح أنها من انشاء المصريين أو تحت مؤثرات مصرية على الأقل . وربما كانت أدوليس تمثل بقايا نشاط مشترك فيه المصريون - على الأقل - وتم بصورة ما على طول امتداد ذلك الجزء من خط الساحل الغربي للبحر الأحمر في أواخر العصر الفرعوني . ويعنى ذلك أننا لا نستبعد إطلاقا اشتراك أكثر من جماعة من الجماعات التي كانت تمارس الملاحة والتجارة في تأسيس أدوليس ونشأتها . ويبدو أنها ظلت منذ قيامها في خدمة الملاحة . واستخدمها التجار من عرب الجنوب ومن بعدهم اليونانيون حتى قامت دولة أكسوم (١) . ويذكر ترمينجهام أن دولة أكسوم ظلت ترعى أدوليس وتجارتها قرونا طويلة ، استمرت حتى ظهور الاسلام ، وأنها لم تفقد تلك السيطرة الا عندما سيطر الفرس على بلاد العرب بين سنة ٥٩٠ وسنة ٦٣٠ ميلادية (٢) .

واذا انتقلنا الى الحديث عن موقع أدوليس وتحديد وتحيينه فإن أهم ما نلاحظه هو أن النقاش والبحث الذي دار في ذلك الصدد ، لم يكن على نفس الصورة والتعقيد والجدل الذي صاحب تحديد وتحقيق موقع بطلميوس ثيرون . ولعل أكبر خطأ هو ما وقع فيه دكسترو ، عندما قرر أن بطلميوس في أرض الوحوش تامت في الموقع التي تقوم فيه مصوع الحالية . وقد ذكرنا من قبل أن ذلك الخطأ، إنما كان نتيجة مباشرة للتمييز بين بطلميوس ثيرون وبتلميوس ابشراس التي حدد موقعها في جزيرة مرات في منطقة خورنوارات . والغريب حقا أن يوافق كمرير Kamerer على رأي دكسترو ، بل انه يذكر أن قيسام مركز بطلمي آخر بالقرب منها ، له نفس القيمة الاقتصادية والأهمية التجارية ليس معقولا . وفضل على ضوء ذلك افتراضا غريبا ، يقضي بأن البطالة استخدموا أدوليس وأنها وبتلميوس

(١) يذكر مؤلف Red Sea Pilot في صفحة ٢٦٠ انها مدينة يولانية الاصل .

(٢) Trimingham J. S. ; Islam in Ethiopia P. 42

ثيرون اسمان لمكان واحد (١) . ويمكن أن نحكم على ذلك الافتراض أو الرأي بالخطأ على أساس أن أدوليس التي أشار إليها مؤلف البربلس Periplus تقع جنوب بطلميوس ثيرون على مسافة ٣٠٠٠ ستاديا . ونود أن نذكر أن وصول البطالمة اليونان إلى أدوليس واستخدامها والاعتماد عليها في الاتصال بالمنطقة التي تقع في ظهيرها لا يعني بالضرورة أنها هي بطلميوس بذاتها أو أنها من انشائهم وثمره جهودهم . وإن دراستنا في الصفحات القليلة السابقة ، قد أثبتت أن أدوليس قديمة في قيامها ، وأنها ربما أنشئت في عهد سابق لنشاط البطالمة وسيطرتهم على الملاحة في البحر الأحمر . ولما كانت بطلميوس ثيرون بطلميوسة النشأة ، فإن رأى دكسترو لا يمكن أن يكون سليما ، وأن ترديد كمرير له دليل على عدم التعقق والبعد عن الحقيقة . ومع ذلك فنحن لا يمكن أن ننفي أو ننكر أن البطالمة اليونان قد استخدموا أدوليس ، ومارسوا فيها النشاط من أجل الاتصال مع منطقة الظهير ، ولكن الذي ننكره وننفيه تماما هي أنها ليست من بين النقاط والمراكز التي أسسوها على طول خط الساحل الغربي للبحر الأحمر من أجل الحصول على سلع ومنتجات سودانية وأفريقية (٢) . ولعل من الطريف حقا أن نقرر أن جوسلين Gosselin كان من بين أولئك الذين جانبهم التوفيق في تحديد أو تحقيق موقع أدوليس ، كما أخطأ في تحعين موقع بطلميوس ثيرون . والدافع إلى الخطأ في كل من الحالتين ونقل موقع أدوليس إلى الجنوب من موقعها الحقيقي واحد . وقد نقل جوسلين أدوليس إلى الموقع الذي يقع إلى الجنوب من موقعها الصحيح ، وتقوم عنده ميناء عصب الحالية . والغريب حقا أن ذلك الساحل الذي يقترحه جوسلين يتميز بانتشار الجزر المنخفضة وتناثر الحواجز ويكاد لا يكون هناك أي وجه شبه بينه وبين الموقع الذي تقع فيه أدوليس . وربما كان خطأ جوسلين مبنيا على أساس أن مؤلف البربلس حدد المسافة بين أدوليس وبين باب المندب بحوالي ٨٠٠ ستاديا . ولذلك نراه يختار الشرم الذي تقع عليه عصب بالذات لأنه لا يبعد عن باب المندب إلا بمسافة ٥٠ ميلا .

Schoff, W. Op. Cit

p. 22 (١)

Valantia, B. : Op. Cit.

p. 243 (٢)

وليس أدل على خطأ جوسلين أيضاً من أن الرحلة على اليابس فيما بين أدوليس ومدينة أكسوم تستغرق ثمانية أيام . وأنه من الصعب أن نحدد موقع أدوليس في موضع عصب لأنها تبعد كثيراً جداً عن مدينة أكسوم وتحتاج الرحلة اليهنا أكثر من ثمانية أيام . ووضع أدوليس وتحقيق موقعها في منطقة خليج أنسلي على مقربة من مصوع الحالية يكون أكثر صواباً لسببين أساسيين هما : -

أولاً : - أن الاتصال بين ذلك الموقع وبين أكسوم في منطقة الظهير على الهضبة الحبشية يكون سهلاً ميسوراً ويستغرق وقتاً يتناسب مع ما قدره الكتاب القدماء الذين وصفوا الطريق وحددوا عدد الأيام التي تستغرقها الرحلة .

ثانياً : - يكاد يتفق شكل خط الساحل وضفة الخليج وطبيعته مع ما ورد له عن أدوليس في كتابات القدماء .

والخليج كبير ملائم للملاحة يتجه الى الجنوب ، وتقع عند مدخله جزيرة البصخرة Oréine التي يبدو أن أدوليس قد قامت على مسافة ٢٠ ستاديا منها . وتقع قرية زولا Zola في ذلك الموقع الذي قامت فيه أدوليس ، ولو أنها أصبحت صغيرة يسكنها عدد محدود من السكان بعدما ازدهرت مصوع وانتزعت منها خدمة الملاحة وقيمتها في استقبال السفن وخروج التجارة . ويحدد ذلك الموقع التقاء خط طول ٣٩ درجة و٢٦ دقيقة شرقاً مع خط عرض ١٥ درجة و٢٠ دقيقة شمالاً تماماً .

أدوليس وخدمة التجارة والملاحة : -

... ومهما يكن من أمر أدوليس ، نشأتها وموقعها ، أصحابها ومؤييسوها فإنها كانت في موقع طيب وملائم من وجهة للنظر البحرية لاستقبال السفن في الخليج الكبير العميق المحمي ، كما هو ملائم أيضاً من وجهة نظر النقل ووسائل الاتصال والربط بين خط الساحل ومنطقة الظهير . ولا بد لنا من أن نذكر أن ثمة طرقاً متفاوتة في قيمتها ، كانت تربط بين أدوليس وبين المناطق الداخلية فيما ورائها ، في كل من الحبشة والسودان ، وتمر بها بعض السلع والمنتجات الأفريقية إلى السوق الدولية . أما الطريق الرئيسي المطروق فهو الذي كان يصعد من ظهيرها السهل المباشر وراء خط الساحل على المرتفعات الأريتيرية الحبشية ، ثم

يهبط مع الانحدارات الملائمة للهضبة في اتجاه عام نحو الشمال الغربى والغرب
ل السهول السودانية فيما حول النيل . وتشير المراجع الى أن ذلك الطريق
كان يمر بمدينة كلوى التي كانت لا تبعد عن أدوليس بأكثر من مسيرة ثلاثة أيام .
ثم تستغرق الرحلة من كلوى خمسة أيام (١): أخرى للوصول الى بلدة أكسوم
في قلب الأجزاء الشمالية من الهضبة الحبشية . وكانت أكسوم في ذلك الوقت
نقطة الالتقاء الرئيسية والمركز الأساسى الذى تجتمع فيه كل الطرق الصاعدة
والهابطة من وإلى السهول السودانية ، وغيرها من الأقاليم النيلية فيما
وراء النيل .

ونذكر من هذه الطرق طريقين يتجهان إليها من مروي عاصمة وقلب دولة
مروي وسينوم-سنار- (٢) Cynium . والظاهر أن كلا من سينوم ومروي
بموقعيهما الجغرافى المعروف كانتا ملتقى لعدد من طرق ، تنتهى إليهما من جهات
متباينة من بينها السودان فيما وراء النيل غربا . ويعنى ذلك بعبارة أدق أن
أكسوم وسينوم ومروي قامت بدور خطير في تجميع وتوجيه وتوزيع التجارة ،
شأنها في ذلك شأن كل مراكز التجارة التى تستمد كيانها من وظيفتها وخدماتها .
ونحن مع ذلك لا نعرف تماما صفة تلك الطرق التى كانت تجتمع وتفرق، ولكنها
فيما يبدو كانت تعمل في تعاون وانتظام . ولكن لاشك في أن الطريق من أكسوم
الى مروي كان أهمها جميعا لامتداده في قلب أوطان دولتين حرصتا كل الحرص على
تنمية التجارة وخدماتها ، بل لعل ذلك كان من بين مقوماتها الأساسية . وكان
مرور الطريق من أكسوم يتم مع المنحدرات الملائمة الى سهول كسلا في دلتا
القاش ، ومنها يتحدد الطريق ويمتد الى توليس (٣) Tolles بعد أن يعبر
أرض البطانة من الشرق الى الغرب . وقد حدد ايراتستين موقع توليس بالقرب
من واد بنقا Bannaga التى تقع على مقربة من شندى ، وعلى مسافة صغيرة من
موقع بلدة مروي القديمة . ولعل أهم وأخطر الفترات التى ازدهرت فيها تلك

Theodore Bent, J ; Op. Cit.

p. 143 — 4 (١)

Schoff. W. : Op. Cit.

p. 22 (٢)

Warmingtön, : Op. : Cit.

p. 65 (٣)

المراكز التجارية والطرق التي تربط فيما بينها وبين مناطق الانتاج من ناحية وبينها وبين أدوليس من ناحية أخرى ، هي التي كانت خلال العصر الذي ازدهرت فيه دولة أكسوم . ذلك أن سلطان الدولة وسياساتها المنبثقة من رغبة صادقة في رعاية التجارة وتوجيهها جعلت أدوليس ميناء الدولة الرسمي الذي يمر به كل ما يصدر للخارج من سلع ومنتجات من الحبشة أو من السودان . ولا بد من أن نذكر أن حسن علاقات الجوار بين أكسوم ومروى من جهة أخرى ، كان يدعم التجارة ويؤكد التوجيه الى أدوليس وموانئ البحر الأحمر . ونحن نؤكد أن دولة أكسوم كانت تصر على مرور التجارة ، وأن تمارس أدوليس وظيفتها الأساسية . وقد سمحت من فرط تعلقها بذلك الهدف للتجار الهنود وسفنهم بالدخول الى الميناء والرسو فيها واستخدامها والتعامل في السلع الصادرة منها (١) واستقر بعض الهنود وغيرهم من المشتغلين بالتبادل التجاري في شكل جاليات في الميناء وفيما وراء الميناء .

وتشير المراجع الى أنهم كانوا يحملون معهم من أوطانهم أو من الأقطار الآسيوية التي يتعاملون معها السلع والمنتجات الهندية والآسيوية ، ثم يعودون وقد أثقلت سفنهم حمولة من سلع ومنتجات أفريقية سودانية وحبشية . وقد تم ذلك كله في ظل حرية تامة في التعامل تحت رعاية الدولة . ويمكن أن نصف تلك السياسة بأنها تحطيم خطير لنظام وسياسة الاحتكار . ويبدو أنها كانت سياسة ضرورية ومنطقية في ذلك الوقت لأنها تتلاءم مع الرغبة الملحة في تنشيط التجارة وزيادة حجمها وتوسيع مجالها .

وهكذا قام النظام الجديد وقوامه حرية التجارة وهدفه نشاط التبادل التجاري والتعامل ، والتقت في أدوليس سفن كثيرة وتجار وملاحون من جنسيات متباينة مختلفة . وترتب على تطبيق تلك السياسة أو ذلك النظام والأخذ به نشاط في الملاحة في البحر الأحمر من وإلى أدوليس ، كما ازدهرت حركة النقل من وإلى الميناء من منطقة الظهير . وباتت القوافل العاملة على الطرق تعمل في مثابة وفي انتظام لنقل السلع والمنتجات الى أدوليس ليتم التبادل عليها . ويعني ذلك من

ناحية أخرى أن أدوليس كانت النافذة الأساسية لمساحة كبيرة من أفريقية في ركنها الشرقي والشمالي الشرقي ، وأن ذلك الظهير كان يتسع ويكبر . ويمكن أن ندرك تلك الحقيقة الأخيرة على ضوء أمرين :

الأول - ويفهم على ضوء العلاقات التجارية التي قامت بين مصر العليا الرومانية وبين أدوليس . وتشير المراجع الى أن ثمة طريقا كان يهبط المنحدرات الحبشية الشمالية الى كسلا ، ومنها الى النيل ثم يجاذيه شمالا الى صعيد مصر (١) . وقد أقام الرومان على حدودها الجنوبية مركزا جمركيا عند الفنتين أو أموبس Ambus لتحصيل العوائد الجمركية على التجارة المارة الى مصر . ولا بد أن نفترض ضخمة التجارة والحركة على ذلك الطريق ، وأهمية السلع التي تصل عن ذلك الطريق ، حتى يبرر ذلك للرومان إقامة مركز جمركي . ولعل من الغريب حقا أن تصل التجارة والسلع الى مصر الرومانية على ذلك النحو ، في الوقت الذي مارس الرومان فيه الملاحة في البحر الأحمر وأوغلوا كثيرا في مياه المحيط الهندي ، وازدهرت علاقاتهم التجارية بالأقاليم الآسيوية وحصلوا على منتجاتها . ونحن ان كنا قد أثرنا هذه النقطة الجديرة بالبحث الا أننا لن نتعمق في الكشف عنها أو عن تفسير لها . ونكتفي بذلك دليلا على أن أدوليس لم تكن من الموانئ التي خضعت للنفوذ الروماني من ناحية ، وأن المجال الذي قامت على خدمته وتصريف سلعها ومنتجاته كان كبيرا ، ويرتكز على نقط التجارة التي ثبتت أقدامها في مواقع ملائمة في منطقة الظهير الواسع الفسيح من ناحية أخرى .

الثاني - ويفهم على ضوء ما وصل الى عملنا عن طبيعة التجارة والسلع الصادرة منها الى الخارج . وكانت الصادرات (٢) في جملتها من المنتجات النباتية الطبيعية والحيوانية كسن الفيل وريش النعام وقرون الخرتيت وأصداف السلاحف وغيرها . ويبدو أن معظم هذه السلع من أنواع تحتم علينا قبول الافتراض الذي يؤكد أنها تصل الى أدوليس وغيرها من الموانئ من مناطق بعيدة فيما وراء خط الساحل . وليس ثمة دليل مادي على وفرة الفيلة أو الخرتيت أو النعام في

Kammerer, A : Op . Cit.

P. 97 (١)

Schoff, W. ; Op. Cit.

P 284 (٢)

الظهير المباشر خلف الميناء على السهل الساحلى أو على المرتفعات الحبشية المشرفة على حوض البحر الأحمر .

ولاشك فى أن أقرب المواقع التى يحتمل غناها بالثروة الحيوانية والنباتية - مصدر تلك السلع - هى السهول السودانية المعروفة باسم البطانة الآن وماوراءها غربا فيما حول النيل الأزرق والأبيض . ومع ذلك كله فإنه ليس من السهل علينا أن نقطع برأى محدد واضح فى تحديد المساحات أو الأجزاء التى انصرفت منتجاتها وبيعها بطريق البحر الأحمر وموانيه . هناك من يفترض وصول تلك السلع من أنحاء بعيدة فيما وراء النيل غربا كدارفور ، ويفترض البعض الآخر علاقات تجارية مزدهرة مع السودان فيما حول النيل وروافده عطبرة والنيل الأزرق ، بالإضافة إلى العلاقات التجارية وتجارة المرور إلى مصر العليا والساحل الليبى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى اتساع منطقة الظهير وانكماشها بالنسبة لموانى خط الساحل . وكانت تلك الذبذبة فى مساحة الظهير تخضع لظروف معينة منبثقة من الواقع الاقتصادى ونشاط العناصر العاملة فى التجارة من جانب ، ومن الواقع السياسى واستقرار الأمن فى كل من مروي وأكسوم من جانب آخر . ونحن بطبيعة الحال لا نملك كل الوسائل التى تمكننا من تقدير تلك العوامل والتعرف عليها ، بل إنه ليس من السهل علينا أيضا أن نحدد كل الطرق وقيمتها تحديدا دقيقا . ونحن نعتقد أن استخدام الجمل قد أسهم فى توسيع منطقة الظهير ، وحمل السلع والمنتجات من مناطق بعيدة تماما ، بحيث ينتقل بها على مراحل من مركز تجارى إلى آخر . وكان كل مركز من مراكز التجميع Trade Centres بمثابة نقطة ارتكاز والتقاء تنتهى عندها الطرق من جهات متفرقة ، ومن ثم توجه إلى المركز التالى حتى تصل إلى موانى خط الساحل وعلى رأسها أدوليس . وأصبحت تلك المراكز بنقط العمران والتجمع لكل أولئك الذين استغلوا بالتجارة من سكان محليين أو أجانب . وارتبطت حياة تلك النقط والمدن بانتظام مرور التجارة واستمرارها .

على أنه إذا ما انتقلنا إلى دراسة الواردات والسلع والمنتجات التى تصل من الخارج وتمر بأدوليس إلى كل من أكسوم ومروي وغيرها من مناطق الظهير ، فإن أول ما يجذب انتباهنا ويجدر ذكره ، هو أنها سلع مصنوعة فى الغالب وهذا دليل على التقدم المطرد فى المستوى الحضارى وارتفاع مستوى المعيشة .

وتأتى فى مقدمة تلك السلع والمنتجات الأقمشة والمنسوجات وأدوات الزينة والزجاج وأطباق الذهب والفضة والنحاس والأسلحة كالفتوس والسيوف والحراى والسهام . ونود أن نسلجل بهذه المناسبة ملاحظة هامة ، وهى أن من بين تلك السلع ضروريات تقتضيها حاجة العامة والخاصة ، وكماليات فاخرة تتفق مع مظاهر التطور والتقدم الحضارى فى دولتى مروي وأكسوم . أما استيراد الأسلحة فيبدو أنه كان ضرورة تحتمها مقومات الحكم والحفاظ على الكيان السياسى وانتشار الأمن من أجل سلامة التجارة وقوافل التجارة . أما المواد الغذائية المستوردة فكانت محدودة القيمة والكمية ، ولا تتمثل الا فى زيت الزيتون . ونحن نستوحى من ذلك أمرين هامين يتعلق الأول بمصدر ذلك الزيت والثانى بطريقة استهلاكه . أما فيما يتعلق بالأمر الأول فنؤكد أن ثمة علاقات اقتصادية وتجارية كانت تنتظم بين أدوليس وبين بلدان البحر المتوسط التى اشتهرت بصناعة زيت الزيتون واستخراجه ، وربما كان يرد إليها من فلسطين أو من سائر بلاد الشام عن طريق مصر . أما الأمر الثانى فيكون تفسيره وبياناه على ضوء علمنا بحقيقة هامة تتعلق بغنى الأقاليم فى ظهير أدوليس - خصوصا فى الأقاليم السودانية - بالثروة الحيوانية ووفرة الدهن الحيوانى . من أجل ذلك نحن نقرر أنه ليس من المعقول أن يكون استيراد زيت الزيتون من أجل أغراض غذائية فقط . والتفسير المقبول أن يكون اقبالهم عليه لأغراض دينية بحته تحتمها العقائد بعدما تسربت المسيحية ، وانتشرت فى تلك الأنحاء .

ويمكن أن نصل على ضوء الدراسة السابقة الى نتيجتين أساسيتين تتصل كل واحدة منهما باتجاه التجارة السودانية نحو البحر الأحمر وقيمة الموانى بالنسبة لها . وتبرز النتيجة الأولى قيمة القوة المركزية التى قامت فى حوض النيل وعملت على رعاية التوجيه البحرى وفرض الحماية على التجارة وضمنان وصولها الى موانى خط الساحل . أما النتيجة الثانية فتبين السياسة الجديدة التى أطلقت الحرية لكل العناصر حتى تمارس التجارة وخدمة التجارة ، الأمر الذى أدى الى مشاركة كل من الهنود والعرب وغيرهم فى تنشيط التجارة وازدياد حجمها وقيمتها . وثمة نتيجة تالفة غير مباشرة ولكنها ذات خطر عظيم لاتتمثل فى ازدهار العلاقات الاقتصادية والتجارية بين العالم الآسيوى فحسب ، بل فى الآثار الثقافية أيضا . وتكفينا الإشارة الى أن العلاقات مع الهند أثرت وأدت الى دخول القطن الى حوض النيل الأوسط فى وقت مبكر جدا .

الفصل الثالث

بافسح العربية في خدمة التجارة السودانية

النشاط العربي في ميدان الملاحة والتجارة في البحر الأحمر
قبل الاسلام - اتصالاتهم بالساحل السوداني في فجر
الاسلام - قيام ميناء بافسح - تحقيق موقعها والحديث عن
سكانها - انهيارها ونهاية العهد بها - دورها في خدمة
التجارة والنويلات المسيحية السودانية من القرن الثامن
الى القرن العاشر الميلادي .

باضع العربية في خلطة التجارة السودانية

لم يخل فصل من الفصلين السابقين من اشارة الى ظهور العرب وسكان الجزيرة العربية ودورهم الايجابى في خدمة التجارة والاشتغال بها . وهم في الحقيقة كانوا ضمن الوسطاء الذين سبغوا من أجل الحصول على سلع ومنتجات أفريقية سودانية . وكان ذلك الدور يتم النشاط الكبير الذى مارسوه في أحضان البحر العربى والمحيط الهندى للاتصال بأقطار وجزر العالم الآسيوى . وظلوا منفردين بتلك المقدرة على الوصول الى الهند وغيرها في فترة غير قصيرة ، وعاملين في خدمة التجارة مع الشرق . ودورهم في مياه البحر الأحمر لا يقل خطورة عن دورهم في البحر العربى والمحيط الهندى . ويبدو أنهم شاركوا غيرهم من اليونان البطالمة والرومان في ركوب البحر والاشتغال بالوساطة التجارية . ومع ذلك فهم لم يقوموا بدور الوساطة والاتصال بموانئ ساحل البحر الأحمر ومن ضمنها موانئ الساحل السودانى فقط ، بل نراهم يضعون أقدامهم ويتوغلون الى الداخل ويتسربون ويستقرون ويلعبون دورا خطيرا آخر في ارساء قواعد حضارة وثقافة تنبثق من صميم الحضارة في جنوب شبه الجزيرة العربية . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن نشاط العرب واشتغالهم بالوساطة التجارية واحتكاكهم بالجانب الأفريقى المواجه لأوطانهم كان أقدم من ظهور الاسلام والمسيحية ، وسابق لقيام الدولة الإسلامية الكبرى بقرون كثيرة . واذا كنا نؤمن بدورهم في التجارة والوساطة التجارية فإن خروجهم من أوطانهم في شكل موجات وهجرات الى الأجزاء والمناطق فيما حول شبه الجزيرة العربية طبيعى ، وكان يحدث دائما . ويمكن للباحث في التاريخ الطويل لآى قطر من تلك الأقطار أن يتتبع خروج تلك الموجات البشرية ووصولها واستقرارها ونشاطها . ويعلل بعض العلماء خروج تلك الموجات والهجرات وانتقالها الى أوطان بعيدة بعوامل يكون تفسيرها وجيهاً من وجهة النظر المناخية والاقتصادية البحتة . ويتصورون أن ظروف الفقر المائى والنباتى في شبه الجزيرة العربية تدفع الجماعات والقبائل الى ممارسة الهجرة طلباً لبيئة أفضل أكثر سخاء وغنى . ومع ذلك فأننا نتصور أن أولئك الذين

هاجروا واستقروا في ظهير خط الساحل الغربي للبحر الأحمر والحبشة والسودان كانت أعدادهم محدودة ، وأنهم ذابوا في الوطن الجديد ولكنهم خدموا التجارة والنشاط التجاري ، كما أسهموا في تطوير الحضارة . وفي جذور الحضارة في مملكة أكسوم ما يوحى بذلك الاتصال والاستقرار الذي قام به العرب . وقد أشرنا من قبل الى أن اعتناق أكسوم لمبدأ حرية التجارة أعطى الفرصة لعناصر متباينة بالاسهام في ممارسة التجارة . وليس غريباً بطبيعة الحال أن تنتقل بعض العناصر العربية المغامرة الى الجانِب الأفريقي في حوض النيل ، كما انتقلت واستقرت بطريقة مماثلة الى شرق أفريقية ، وبعض أجزاء من جنوب شرق آسيا الموسمية .

وليس ثمة شك في أن البعث الذي ترتب على ظهور الاسلام وقيام الدولة العربية الاسلامية الكبرى منح العرب الفرص الملائمة تماماً للسيطرة على تجارة البحر الأحمر . ويعنى ذلك أن التطور الذي طرأ على المركز السياسى للعرب أثر بدوره على مركزهم في خدمة التجارة . وهذا أمر طبيعى لأن قيام الدولة الاسلامية أدى الى تدهور السيطرة الرومانية واليونانية حتى كادوا لا يمارسون الملاحة في البحر الأحمر . وذلك رأى وجيه في تبرير ازدياد النشاط العربى في البحر الأحمر من جانب ، واحتلال بعض النقاط والمواقع الهامة على شروم الساحل الغربى لممارسة التجارة مع السودان وسائر الأقاليم الأفريقية بطريقة أجدى من جانب آخر . ومع ذلك فان ثمة رأياً آخر يرى صاحبه أن ظهور القراصنة في مياه البحر الأحمر وتهديدتهم المباشر لمصالح التجار العرب ، دفعهم الى احتلال تلك المواقع كنقط استراتيجية لحماية مصالحهم وتأمين مراكزهم وتجارتهم ونشاطهم الملاحي في خدمة التجارة . ونحن على ضوء أى من هذين الرأيين يمكن أن نتصور ذلك النشاط العربى في صورة واضحة ، وأنه كان نشاطاً حراً لا يخضع لتنظيم الدولة الاسلامية أو اشرافها وان كانت تباركه ، لانه يعنى توسيع نفوذ العرب والمسلمين ، وتيسير مهمة الدولة في مد نفوذها وبسط سلطانها . ويتمثل ذلك النشاط في انتقال عناصر وجماعات عربية من الجزيرة العربية واستقرارها في نقط منتخبة منتقاة مبعثرة ، نذكر منها باضع وأوناس ودهلك وزيلع وبربرة وسواكن . وقد أثمر استقرار العرب في باضع القريبة من الساحل السودانى والأقاليم السودانية في ظهير خط الساحل ، وزيادة النشاط في تصريف المنتجات وجزيرة سواكن ثمرتين . وكانت الثمرة الأولى هي الاتصال الايجابى مع السودان

والأقاليم السودانية في ظهير خط الساحل ، وزيادة في تصريف المنتجات وحجم التجارة التي تتجه الى العالم الخارجى . أما الثمرة الثانية فتتمثل في فتح المجال أمام تسرب بعض القبائل العربية واستقرارها حتى تمكنت أخيرا من تعريب السودان . وإذا كانت هاتان الثمرتان قد تحققتا في المدى البعيد ، فإن بعض الكتاب يشير الى أن ظهور باضع وقيامها بخدمة النشاط التجارى كان سببا مباشرا ومعقولا لانزواء واختفاء بعض الموانئ القديمة على الشروم القريبة ، والتي يرجع العهد بها الى نشاط العصر البطلمى (١) . وطبيعى أن ينتهى العهد بتلك الموانئ بعد أن وجدت التجارة الخارجية للسودان طريقا أفضل ومراسى أكثر أمنا . بل ان هناك من يتصور أن سيطرة العرب على موانئ خط الساحل ووقوعها في قبضة التجار العرب المسلمين جعل موارد الحبشة وتجارها الخارجية تقع في أيديهم ، واختفت تبعا لذلك بعض المدن والمواقع الهامة التي كانت تستمد كيانها من مركزها في خدمة التجارة كبلدة أكسوم ذاتها (٢) .

وباضع - في نظرنا - أول الموانئ التي أسهم العرب في تأسيسها على خط الساحل السودانى منذ فجر الاسلام . ومع ذلك فإن من أهم الملاحظات الجديرة بالذكر أن قيام باضع ونشأتها والدور التي أسهمت به في خدمة الملاحة والتجارة الخارجية للسودان ، لم يخضع لاشراف أو نفوذ الدولة الاسلامية الكبرى في أى مرحلة من مراحلها . حقيقة أن بعض الجزر المتناثرة المختلفة على طول امتداد خط الساحل الغربى للبحر الأحمر الغربى كباضع ودهلك ، قد استخدمت كمنفى لبعض العناصر غير المرغوب فيها في عهد أمير المؤمنين عمر ابن الخطاب ، لكن ذلك لا يعنى مطلقا ولا ينهض دليلا على أن الساحل السودانى أو الجزر القريبة منه قد خضعت أو أدخلت في نفوذ وسيطرة الدولة الاسلامية . وليس ثمة دليل على سياسة عربية اسلامية رسمية كانت تحدد معالم ذلك الاتصال بين تلك النقط والموانئ والجزر وبين الدولة الاسلامية . وتؤكد المراجع المعاصرة أن الساحل الغربى للبحر الأحمر جنوب عيذاب على الأقل لم يدخل في أى صورة من الصور في نطاق الحكومة الاسلامية أو يخضع لاشراف من جانبها

(١) Hebbert, : El Rih. A Red Sea Island: S. N. R. 1935 p. 308

(٢) الشاطر بصيلى : معالم تاريخ السودان وادى النيل صفحة ١١ ، ١١

الا في وقت متأخر للغاية في العصر المملوكي في حوالى القرن الرابع عشر الميلادى . ولا يعنى ذلك من ناحية أخرى أن الدولة العربية الاسلامية كانت تقتنع بالسيطرة على البحر المتوسط ، وأنها أهملت البحر الأحمر وأسقطته من حسابها . ولكن فيما يبدو أنها اكتفت بنشاط العناصر العربية غير الرسمي ، الذى يتمثل في السيطرة على تجارة البحر الأحمر ، واتجهت من صميمها الى المحافظة على مركزها في البحر المتوسط ورعاية كل الطرق البرية بين آسيا وأوربا . من أجل ذلك نشير الى أن نشاط العناصر العربية وانتقالها واستقرارها على الساحل الغربى للبحر الأحمر وممارستها خدمة التجارة والملاحة ، انما يمثل استمرارا للنشاط العربى القديم الذى قام فيه العرب بدور الوسيط التجارى في البحر الأحمر وغيره من البحار والمحيطات المجاورة . ويمكن القول ان انتقالهم واستقرارهم على الساحل السودانى لا يعنى غزوا أو فتحا ، بل كانوا يتسربون بطريقة سلمية يحنة . ونشاط العرب واستقرارهم وتسربهم وان كان يمثل جهودا فردية ، الا أنه تمخض عن نشاط اقتصادى خطير ، وزيادة في مرور التجارة . وأصبحت باضع بمثابة رأس الجسر الذى مكن بعض القبائل العربية من المهاجرة والانتقال وتثبيت أقدامهم على أطراف الوطن الجديد فى السودان .

والحديث عن عروبة باضع حديث طريف ، لأنه يبرز قيمة ذلك المنفذ كطريق دخلت منه بعض العناصر العربية التى عمرت السودان . ونشير الى أن ذلك المنفذ اشترك مع المنفذ الشمالى - طريق مصر - فى وصول العرب الى أبواب السودان ، فبقونها فى هواده ولين وتسربوا منها وانتشروا حتى احتلوا مضاربهم فى أوطانهم الحالية . ونحن نقول انهم دقوا أبواب السودان ودخلوه فى لين وهواده لأنهم لم يحتلوه قسرا ولم يشنوا حربا حقيقية على سكانه . ويبدو أن العناصر والجاليات والقبائل التى انتقلت الى باضع وعاشت فيها وتسربت منها قد اختلطت بالعناصر الوطنية الأفريقية من سكان منطقة الظهير المجاور مباشرة ، والى تدل لغتهم ولهجاتهم على أنهم متأثرون باللهجات الحبشية السامية . ويؤكد جغرافيو العرب من ناحية أخرى أن غرب باضع وأصحابها كانوا متأثرين من حيث الصفات العامة بسكان الظهير من البيجاة ، وأنه كانت لهم فى آذانهم ثقوب تتدلى منها الحلقات ، وكانهم يتشبهون بالهندوة والبنى عاير . ويقوم ذلك دليلا واضحا على أن العرب فى باضع كانوا على علاقات قوامها الود والصداقة وربما التزاوج والاختلاط مع سكان منطقة الظهير . ويفسر ذلك من جانب آخر

بمعانيه بكلمة تسرب العرب والدم العربي والثقافة العربية ، والتمهيد لاستقبال قبائل وجماعات عربية أكبر وأكثر عددا .

وإذا كان الحديث عن عروبة باضع سهلا وممكنا ، فإنه ليس من السهل علينا أن نصل إلى تحقيق دقيق موفق للتاريخ الذى قامت فيه واستخدامها كميناء ، ولا إلى تاريخ استقرار العناصر العربية لتمارس نشاطها فى خدمة التجارة والملاحة ، ومع ذلك فإنه يمكن القول بأنها قامت على أصبح تقدير فى فجر الاسلام فى أواخر القرن السابع الميلادى . كما يمكن للباحث أن يتتبع تاريخها وقصتها خلال القرون الخمسة الأولى من قيام الدولة الاسلامية الكبرى . وقد ورد ذكر باضع العربية عندما أشار إليها المقرئى الذى أورد ذكر ما كان من أمر فرار عبد الله ابن مروان آخر حكام بنى أمية عن طريقها سنة ٧٤٩ ميلادية ، وذكرها اليعقوبى فى القرن التاسع الميلادى ، ثم أشار إليها الحمدانى فى القرن العاشر الميلادى . وتؤكد كتابات هؤلاء جميعا وغيرهم عروبة باضع ونشاط سكانها ومجهوداتهم المتواصلة فى خدمة تجارة بحر القلزم - الأحمر - والساحل السودانى والظهير الفسيح فى الأقاليم السودانية . ويزكى ذلك من ناحية أخرى كل البقايا والآثار التى تم العثور عليها فى أوائل القرن الحالى . بل إنها تؤكد أنها من خلق العرب ومن صنع أيديهم ، ومركز نشاطهم . ومع ذلك كله فليس ثمة إشارة ولو من بعيد إلى تاريخها أو تاريخ قيامها على وجه التحديد .

وعندما ينتقل بنا الحديث إلى البحث عن الموقع الذى قامت فيه باضع العربية فإن ذلك لن يكون سهلا ، لأن كتاب العصر الاسلامى من المؤرخين والجغرافيين وأصحاب الخرائط الجغرافية المشهورة ، لم يتركوا لنا إشارة أو قولاً ليسر ذلك الأمر أو يفسروه . ويمكن القول أن موضعها ظل مجهولا مبهما خلال قرون طويلة ، ومنذ أن دخلت منذ وقت بعيد فى دور التدهور والنهاية والفناء ولم تكن ثمة محاولات للكشف عنها أو تحقيق موقعها والتعرف عليه ، كما لم تنل غيرها من موانئ خط الساحل السودانى قسطا من الاهتمام . وكانت أول تلك المحاولات فى وقت متأخر للغاية ، فى أوائل القرن العشرين على يد الأستاذ كروفت الذى كشف النقاب عن موقع بطليموس ثيرون . ويمكن تفسير ذلك على ضوء علمنا بأن ليس ثمة تسجيلات هامة فى كتابات الرحالة والكتاب تثير البحث أو تكفل للباحثين هداية ورشدا . وجاء التفكير فى تحديد موقعها والكشف عنه

والتعرف عليه بعد أن زار الساحل السوداني في جزئه المعروف باسم خور نوارات كثير من الرحالة والمستكشفين خلال القرنين التاسع عشر والعشرين . وكانت من أهم النتائج التي ترتبت على تلك الزيارات العثور على بقايا وآثار بلدة مخربة مهجورة قائمة على جزيرة صغيرة للغاية تعرف باسم جزيرة الريح . وقد وصف الأستاذ هجلين الذي عثر ضمن خرائبها على أثرين كتبوا باللغة العربية ، يرجع تاريخ أقدمها الى ٩٩٧ ميلادية ويرجع الآخر الى ١٠١٥ م . ومع ذلك فإن هذا الكشف والوصف لم يجذب الانتباه نحو بقايا باضع العربية ، بل اعتبرها مؤلف دليل البحر الأحمر (١) بقايا ميناء آخر سابق ، هو بطلمیوس ثيرون البطلمية . وما زال دليل البحر الأحمر يضم ذلك الخطأ ويصر عليه رغم مجافاته للحقيقة . وهكذا ظلت باضع لا تثير انتباهها ، وكان موقعها وأمرها مجهولا حتى أزمع كروفت الكشف عنه وعن غيره من المواقع التي قامت فيها موانئ أو مرافئ أو مراكز على خط الساحل السوداني جنوب سواكن . وليس غريبا أن يحدث ذلك فتلك صفة موانئ الساحل السوداني تقوم وتحيا وتزدهر في ظل قوة تساندها ، حتى إذا ماتراخت وضاع السند ، تدهورت وضاعت قيمتها حتى يخبو ذكرها وتصبح نسيا منسيا .

وقد تمكن كروفت في رحلته الثانية التي قام بها واستخدم فيها طريق البحر من سواكن الى خور نوارات ورأس قصار على الحدود السودانية الأريتيرية ، وكشف خلالها النقاب عن موقع بطلمیوس ثيرون من الوصول الى نتائج أصيلة خطيرة عن الموقع الذي قامت فيه باضع . وكان وصول سفينته الى خور نوارات ومروره بجزيرة فارجن Fargin وكوم الأحجار المعروف باسم مشيتري فاتحة الخير في التعرف على موقع باضع . وينبثق ذلك من اطلاعه على كتاب ياقوت الحموي - معجم البلدان - الذي أورد عند ذكر باضع بيتا من الشعر للشاعر ابن قلابس الإسكندراني ، وردت فيه كلمتي مشيتري وخرائب باضع . وقد استدل كروفت من ذلك على أن تلك الخرائب التي توجد على جزيرة الريح قرب مشيتري هي بقايا باضع العربية ، لأن الأسماء الأخرى التي أوردتها

الشاعر ما زالت باقية قائمة ومتداولة حتى الآن . ويعني ذلك بل قد يؤكد أن باضع قامت على جزيرة الريح ، وأن تلك الخرائب والآثار والبقايا التي عثر عليها الرحالة لا علاقة لها مطلقا ببقايا بطليموس ثيرون البطلمية . وتقع جزيرة الريح على خط عرض ١٨ درجة و ٩ دقائق وخط طول ٣٨ درجة و ٢٨ دقيقة قريبة للغاية من خط الساحل ، ويكاد يربطها به لسان من الأرض غير المستوية ليبدو صخريا في بعض المواقع . ويدل اختيار ذلك الموقع على سلامة التقدير بالنسبة لطبيعة النمو المرجاني بحذاء الساحل من جانب ، وغنى المنطقة الخلفية الممثلة في دلتا بركة من جانب آخر . وعلى الرغم من وضوح تلك النتائج من جانب ، ووجود الآثار ذات الكتابة العربية من جانب آخر ، فإن صالح ضرار وهو من البجاة المهتمين بدراسة تاريخ السودان يعتقد أنه من الأصوب وضع باضع في الموقع الذي تقوم فيه مصوع الحالية . وقد حاولت أن أصل إلى قرار في ذلك الأمر وأن أتحرى الحقيقة ، فاتصلت ببعض البجاة من البنى عامر ، فذكروا أن باضع هي مصوع الحالية . ومع ذلك فاني أعتقد أنهم من فرط تعلقهم بذكرى باضع وشهرتها وقيمتها وخدماتها أطلقوا اسمها على مصوع . وربما كان مقصدهم من ناحية أخرى أن باضع - الميناء - اسم يطلق على كل ميناء في حدود أوطانهم . وليس من السهل علينا على كل حال قبول رأى صالح ضرار ، لأن باضع خربت وانهارت ، وليس في تاريخ مصوع مايوحى بأنها كانت، ثم انهارت واختفت ، ثم عادت لتحيا من جديد .

ويغلب على الظن أنها خربت وانهارت وهجرتها التجارة والملاحة خلال القرن الحادى عشر الميلادى، عندما تحولت عنها التجارة وانصرف عنها النشاط العربى وانتقل إلى مواقع أو موقع آخر . ويبدو أن تحديد التاريخ أو الوقت الذى خربت فيه باضع تقديرى بحث ، ولا يستند إلى وثيقة أصيلة أو إلى إشارة وردت في سياق الحديث عنها . ونعتمد في تقدير ذلك التاريخ على ضوء علمنا بأن الشاعر - ابن قلاقس الاسكندراني - قد غرقت سفينته قرب جزيرة دهلك سنة ١١٦٨ م ، وأنه مات في عيذاب سنة ١١٧٢ م . ولما كان الشاعر قد صور باضع في شعره في صورة خرائب لاهية فيها ، فإن ذلك يعني أنها خربت في تاريخ سابق لتاريخ مروءة بها وهي سنة ١١٦٨ م . وإذا علمنا أن أحدث أثر كتابى عثر عليه ضمن خرائبها يرجع إلى سنة ١٠٧٣ ميلادية ، فإن ذلك يعني من ناحية أخرى أنها خربت في تاريخ لاحق لتاريخ ذلك الأثر المكتوب . ومن أجل ذلك يظن أنها خربت وانتهى العهد بها كميناء في فترة تمتد فيما بين

سنة ١٠٥٠ ميلادية وسنة ١١٥٠ ميلادية • وانهارها خلال قرن من الزمان معقول ، لأنه ليس من المعقول أن تنهار باضع وتتحول الى خرائب في يوم وليلة ، ولا بد أنها تدهورت كثيرا قبل أن تصل الى حد الانهيار والزوال •

ولكن لماذا كان التدهور ثم كان الانهيار والزوال ؟ هل تخلى التجار العرب عنها لأنهم تحولوا عن التجارة وخدمة التجارة ؟ أو أنهم تحولوا عنها لأنها لم تعد صالحة - في نظرهم - لتحقيق أغراضهم الاقتصادية ، أو لأنها لم تعد صالحة لاستقبال السفن وخدمة الملاحة والتجارة ؟ ليس من السهل علينا بطبيعة الحال أن نصل الى تحديد عامل أو عوامل محددة تفسر ذلك التحول الخطير الذي أسدل ستار النهاية على فصل آخر في حياة الموانئ على خط الساحل السوداني ، وأنهى دورها الخطير الذي نهضت به خلال خمسة قرون متوالية في خدمة التجارة الخارجية للأقاليم السودانية والنيلية • ومع ذلك فإن سكان الظهير من البنى عامر وغيرهم يحاولون تبرير ذلك في قصتين يرويها الرواة • وتجس كل قصة من هاتين القصتين - حسبما يتصورها الراوى - العامل الأساسى لتلك النهاية التى أسدلت على باضع ستار النسيان • وتدور القصة الأولى حول نقص - لا بد أنه خطير - فى الموارد الغذائية ، الأمر الذى ترتب عليه حدوث المجاعات وتواليها حتى اهتز كيان الميناء ، ولاحق سكانها القحط حتى فروا منها هاربين • أما القصة الثانية فتصور هجوما شنته شعبة من جماعة أو قبيلة البنى عامر على الميناء (١) ، ونجحت فى تخريبها وانزال الأضرار الجسيمة بها ، حتى هجرتها العناصر العربية ومن عاش فى كنفهم من تجار وعاملين فى خدمة التجارة • ونود قيل أن نناقش كل قصة من هاتين القصتين للوصول الى رأى سليم فيما يتعلق بتخريب باضع أن نشير الى أن الاستناد هيرت رفض قبول كل من هاتين القصتين : وجاء الرفض بعد أن زار خرائب باضع على جزيرة الريح وفحص بقاياها وخرائبها ، وشاهد عددا كبيرا من مخازن المياه فيها • وسجل لنا بعدئذ تعليلا آخر يفسر به تخريب الميناء وتحول التجارة عنها وزوال معالمها • وقد بنى هيرت تعليله أو نظريته على ضوء النتائج التى حصل عليها بعد أن فحص مخازن المياه التى وجدها مغمورة بالطين ، وقد اختلط به كثير من البعوض المعروف بأنه حامل لمرض الملاريا • وتصور هيرت بناء على ذلك مرضا وبائيا جملة ذلك

البعوض هدد سكان باضع ، وتسبب في موت الكثيرين وفرار من أبقّت عليه حيويته الى مناطق أخرى ، فتدهورت الميناء وتحولت عنها السفن والتجارة آخر الأمر . والغريب أن يتشائم هبرت الى ذلك الحد ولا يعترف أو يقتنع بفكرة اختفاء الموانى المفاجيء على الساحل السودانى . ولعله فاعل ذلك لو أنه اهتم بدراسة الجغرافية التاريخية للموانى على طول خط الساحل ، حتى يدرك أن ظهورها وازدهارها في خدمة التجارة والملاحة يكون لفترة محدودة عادة ، تحدها الظروف المحيطة بالعناصر أو القوة التى تفرض سلطانها على الساحل وتسيطر عليه أو تعضده . وقد أشرنا من قبل الى أن تخلى تلك القوة عن مركزها وتدهورها أو تخفيف قبضتها على التجارة لسبب من الأسباب انما يعنى بالتالى اضمحلال الميناء وانهارها وضياع قيمتها تماما وربما الى الأبد . ويعنى ذلك أننا نى حاجة الى الوصول الى قرار فيما أصاب القوة التى كانت تساند باضع وتعضدها . هل حقيقة أن مرضا وبائيا يمكن بأن يبرر موت الكثيرين وفرار الآخرين ؟ وإذا كان ذلك مبررا معقولا فلماذا لم تتعرض باضع لغزو بعوض الملاريا الا بعدما خدمت التجارة خمسة قرون طويلة ؟ الواقع اننا لا يمكن أن نتصور ذلك الذى يفترضه هبرت ، لأنه ليس من المعقول أن تتعرض منطقة الظهير لتراكم المياه وظهور البرك حتى تنمو فيها يرقات البعوض فى يوم وليلة . ونحن عندما نحاول البحث عن تعليل معقول لاختفاء باضع وتحول التجارة عنها ، وفرار أهلها الى كل من سواكن وعيذاب ، لا يجب علينا استبعاد دلالة كل من القصتين المشار اليهما من ناحية ، كما لا بد لنا من أن نفترض سببا يجعل من عيذاب أكثر أمنا وملاءمة واستجابة لخدمة التجارة من ناحية أخرى . ونعتقد أنه ليس من الممكن أن يحدث ذلك الافتراض ، الا اذا افترضنا اضطرابا وفوضى وعدم استقرار فى ظهير باضع أو فى باضع ذاتها ، يترتب عليه عدم وصول القوافل أو عدم انتظامها على أقل تقدير من الأقاليم السودانية فيما حول النيل . وقد نتعلق بأهداب ذلك الافتراض لأنه ليس ثمة خطر يتعرض له ميناء على خط الساحل أكثر أو أشد من أن ينقطع وصول القوافل اليها أو أن يضطرب انتظامها . ذلك أن موانى الساحل السودانى كانت دائما فى خدمة ظهير بعيد كل البعد ، وأن الطرق التى تنساب فى منطقة الصحراء وشبه الصحراء ، وتعبير التلال اليها من الداخل تمثل شرايين الحياة ، وأنه لا يمكن للموانى أن تحيا دون أن ينتظم المرور ووصول التجارة من مراكز الانتاج ومناطق تجمع السكان فيما حول النيل وروافده .

ولابد لنا من أن نتصور حدوث ذلك الاضطراب وتلك الفوضى في منطقة الظهير المباشر ، وأنهما كانا سببا في انعدام الأمن وتهديد التجارة ومرور القوافل وانتظامها . وتبرير أو تفسير حدوث تلك الفوضى في منطقة الظهير المباشر في أوطان البجاه ، يمكن أن يكون على ضوء علمنا بأمرين هما :

أولا : طبيعة السكان في تلك المنطقة والظروف السائدة في أوطانهم .

ثانيا : طبيعة علاقاتهم بأهل وسكان باضع الذين يرعون التجارة وترتبط حياتهم بانتظامها .

وعلى الرغم من قلة ما لدينا من معلومات عن سكان مملكة جارين البجاوية التي كانت تقع في ظهير باضع مباشرة ، إلا أننا نذكركم تملها أن مشاركة هؤلاء السكان من البجاه للعرب في باضع في خدمة التجارة والملاحة غامضة . ومع ذلك فهي في نظرنا لا تزيد على كونها علاقات ود وصداقة تؤمن وصول القوافل وعبورها في الدروب الصحراوية في قلب أوطانهم . وربما كانوا يضعون إبلهم في خدمة النقل ، كما يسخرون خبرتهم في تيسير مرورها من مراكز التجميع التجاري على النيل النوبي الى باضع . ويمكن القول إن الصداقة والود وربما الاختلاط والتزاوج بينهم وبين العرب ، وإن خلقت نوعا من الألفة ويسرت مرور القوافل وانتظام وصولها إلا أنها لا تعنى مطلقا تغيرا كبيرا في طبيعة البجاه الغالبة عليهم ، والتي تقوم على أساس النفور من البحر وخدمة البحر . وربما كان الاضطراب نتيجة طبيعية ومباشرة للصراع بين القبائل البجاوية التي كانت تتزايد في أعدادها وتمارس توسعا في أوطانها . ومفهوم أن نمو جماعة وتوسعها ومحاولتها توسيع أوطانها في البيئة الرعوية على حساب جيرانها يؤدي دائما الى صراع وقتال ونزاع واضطراب عام . فمن أجل ذلك فإن القصة التي صور فيها السكان حدوث هجمات على باضع وتعرضها لخطر من الداخل تقترب بنا من الحقيقة الى حد بعيد . وأن ذلك يعنى من ناحية أخرى اضطرابا وفوضى في منطقة الظهير المباشر ، وإن ذلك الاضطراب وسعده كقيل بعدم انتظام وصول القوافل من الداخل . وعدم انتظام وصول القوافل يدعونا من ناحية أخرى الى الاعتقاد في صحة ادعاء أصحاب القصة الأولى التي صورت النقص في الغذاء وحدث المجاعات حتى قُتِرَ عن بياض أصحابها . ولكي نزيد الصورة وضوحا ، نذكر أن

الصراع والتنافس بين القبائل المجاورة في ظهير باضع أدى الى الفوضى والاضطرابات وحدثت المجاعات ، وربما تبع ذلك كله الهجوم المباشر الذى قامت به جماعة معادية لمملكة جارين التى كانت تستفيد فائدة كبيرة من استمرار باضع فى تأدية مهمتها فى خدمة التجارة والملاحة الدولية .

هكذا كانت الفوضى وكان الاضطراب وربما كان الهجوم والتوتر فى العلاقات ، وكلها أسباب مباشرة ومعقولة تبرر تحول التجارة ووصول القوافل عنها الى ميناء آخر يتوفر فيه الأمن ويسود النظام . وربما كانت عيذاب التى كانت تخضع لسيطرة مصرية تحفظ الأمن الذى يعتبر ضروريا لاستقرار التجارة وتنشده كل القوافل فى طريقها من النيل الى الساحل ، المنافس الخطير الذى ظهر فى الميدان . ونحن نتصور من أجل ذلك أن ثمة منافسة كانت بين باضع وعيذاب خلال فترة ما ، انتهت بانهياء باضع وتحول التجارة عنها ، خصوصا وأن الظروف المعاكسة للتجارة كانت تعجل بمصيرها وزوال عزها . ونود أن نذكر بل أن نؤكد حدوث هذه المنافسة ، وإن كنا لا نملك الأدلة التى تمكننا من تقرير الفترة التى استغرقتها . ومع ذلك فلا بد من أن نفترض أنها كانت واستغرقت فترة طويلة الى حد ما ، لأنه ليس من المعقول أن تتحول كل التجارة عن باضع الى عيذاب وسواكن فى يوم وليلة .

باضع وخدمة دويلات النيل المسيحية :

خدمت باضع تجارة الأقاليم السودانية خلال خمسة قرون على الأقل ، كانت تسيطر فيها بعض الدويلات المسيحية على مساحات وأجزاء كبيرة من الأراضى ، فيما حول النيل النوبى والروافد النيلية ، جنوب مصر . وكانت السلع المختلفة من المنتجات السودانية كسفن الفيل وريش النعام والعبيد وغيرها تصل اليها من الداخل ليتم التبادل بها على الروائع والأمشاط والمنسوجات والأسلحة وغيرها من السلع والمنتجات المصنوعة . وبات العرب أصحاب باضع وسطاء بين القوافل وتجارة القوافل الواردة إليها ، وبين السفن الكبيرة التى تستقبلها من جنسيات وجهات مختلفة ، وتصل اليها من مناطق بعيدة كالهند ومصر وغيرها . وعاصر ذلك النشاط نشاطا من نوع آخر استمر فترة طويلة كان مسرحه فى إقليم العتيلى بالصجراوى فيما بين تلال البحر الأحمر والنيل النوبى

شمال خط عرض ٢٠ درجة شمالا . وينبثق ذلك النشاط من رغبة ملحة دفعت العرب والقبائل العربية للبحث عن المعادن والتعدين في شمال شرق السودان للحصول على الذهب . وقد تسرب العرب فعلا الى تلك المواقع التي ذاع عنها الغنى بالمعادن والذهب من اتجاهين : من أسوان جنوب مصر ومن باضع . وهبط امعرب المغامرون أرض البجاة باحثين عن الذهب وحاملين معهم الدم والثقافة العربية الاسلامية . ويعنى ذلك أن كلا من باضع وأسوان كانتا بمثابة رأس الجسر الذى يسر للعرب التسرب . . ويعتبر ذلك التسرب والبحث عن الذهب والاستقرار حول مواقعه الى حين ، ضربا من ضروب النشاط الاقتصادي . وترتب عليه من ناحية أخرى انتقال العرب في أفواج وجماعات وموجات متتالية من شبه الجزيرة العربية ومن مصر الى شمال شرق السودان وعلى حدوده ، حيث اختلطوا بسكانه ومارسوا حياتهم وغرسوا نبتة الحضارة العربية الاسلامية . ولا يمكن للباحث أن يوغل في الحديث عن الدور الذى قامت به باضع في خدمة ذلك التسرب أو في خدمة تجارة الأقاليم السودانية والدويلات المسيحية دون أن يتعرض للتعرف على بعض الحقائق الهامة . وتتلق الحقيقة الأولى بطبيعة العلاقات بين باضع وبين الدويلات المسيحية في السودان والحبشة التى كانت تجد في ساحل البحر الأحمر منفذا مفتوحا لا يخضع للنفوذ السياسى المباشر للدولة الاسلامية الكبرى . أما الحقيقة الثانية فتنبثق من واقع العلاقات بين الدويلات المسيحية من جانب ، والعرب – الباحثين عن المعادن – والدولة الاسلامية ونفوذها وقوتها من جانب آخر . وإذا تناولنا الأمر من زاويته الرسمية فإن الهدنة والمهادنة كانت صفة العلاقات التى سادت بين الدولة الاسلامية العربية في مصر وممالك النوبة المسيحية . وكانت معاهدة البقط تنظم تلك العلاقات تنظيما عاما ، وتضع الأسس الحسنة لحسن الجوار . ونحن نعتبر تلك الروح مدعاة للتفاهم والاقبال على التعاون والتعامل بين مسيحيي النوبة والعرب التجار في باضع ، خصوصا وأنهم لم يكونوا في جزيرتهم ونشاطهم يدخلون في نطاق أو سيطرة الدولة الاسلامية العربية الكبرى . وحتى في الفترات المتباعدة التى ساد فيها الخصام والاحتكاك والقبال بين ممالك النوبة المسيحية وبين مصر ، لا يمكن أن يكون هناك رد فعل أو صدى يعكر صفو العلاقات مع عرب باضع ، أو يعطل مرور التجارة اليها من مراكز التجميع على النيل النوبى . وليس ثمة شك في أن دويلات النوبة والحبشة كانت تعمل جاهدة للمحافظة على أطيب العلاقات معها . ومع سكانها العرب ،

لأنها كانت تدرك قيمتها وأهميتها كمنفذ لمرور التجارة لا تتحكم فيه الدولة الإسلامية . ولم تشر المراجع الى احتكاك في أى صورة من الصور بينهم وبين التجار العرب ، كما أنه ليس ثمة محاولة ايجابية قد بذلت لانتزاعهم من السيطرة على باضع وخدمة التجارة والملاحة . وهم عندما حافظوا على باضع وعلى العلاقات الطيبة مع عرب باضع ، كانوا يضعون في اعتبارهم أنها النافذة الرئيسية التى تربطهم بالعالم الخارجى ، وسبيلهم الى المشاركة فى التجارة الدولية ، وأن أى اعتداء على عرب باضع قد يدخلهم فى نزاع حقيقى مع الدولة العربية الكبرى التى يحتمل تدخلها للدفاع عن مصالح التجار العرب . وليس ثمة شك فى أنهم كانوا يعملون ألف حساب لقوة الدولة الإسلامية الكبرى . ويخشون سقوط خط الساحل فى أيديها ، فتسبده فى وجه تجارتها مع الخارج . ويعنى ذلك أن علاقات الود والصداقة التى كانت قائمة بين الدويلات المسيحية فى السودان والحبيشة وبين باضع كانت تعبر عن الرغبة الملحة فى الابقاء على خط الساحل وموانئه بعيدا عن السيطرة الرسمية للدولة الإسلامية ، وأن يظل الطريق مفتوحا للتجارة والوصول الى مياه البحر الأحمر ، أقصر الطرق الى الأراضى المقدسة . وحسن العلاقات والود كانت تفرضهما الرغبة والرغبة معا . ولكن هناك نقطة تتسم بالغموض ولم تكشف عنها الكتابات العربية المعاصرة . وتنبتق تلك النقطة الغامضة من علمنا بأنه فيما بين باضع ودويلات النوبة المسيحية عاش البيجة وقبائل البيجة ، وكانوا يعبرون الأرض التى تمر بها طرق القوافل . وكانوا فيما نعلم لا يخضعون لمسيحيي النوبة أو للعرب فى باضع خضوعا تاما ، وكانت حياة الرعى التى يمارسونها لا تدعو الى الاستقرار ، بل عاشوا وما زالوا فى بدوة تامة . فهل يستقيم الأمر بعد ذلك ويتوفر الاستقرار والأمن لمرور القوافل وانتظامها ؟ الواقع أننا لا نعلم عن ذلك كثيرا ، ومع ذلك فإن علمنا بما ورد فى عقد الأمان (١) الذى أعطاه عبد الله ابن الجهم الى كنون بن عبد العزيز عظيم البيجة فى عام ٨٣١ ميلادية ، يبرز أن ثمة محاولات جديّة كانت تبذل فى سبيل ذلك الاستقرار الذى يلائم مرور القوافل وسلامة التجارة والتجار . ونحن نعتقد أن تسرب العرب الى أوطان البيجة واختلاطهم واتصال أنسابهم مهد لنوع من الاستقرار والأمن ، وإن كانت الاضطرابات تحدث من حين الى حين كنتيجة لتدافع القبائل لاحتلال أوطان جديدة أكثر غنى . ومهما يكن من أمر فإن استمرار باضع فى تأدية وظيفتها

(١) دكتور مصطفى مسعد : الإسلام فى النوبة صفحة ١١٦ ، ١١٧

خلال قرون طويلة يعنى استمرار وصول القوافل ومرور التجارة اليها من الداخل عبر أوطان البجاة . ويعبر ذلك من ناحية أخرى عن استتباب الأمن والاستقرار وملاءمة الظروف لمرور القوافل من وإلى باضع .

هكذا كانت باضع وكانت تجارتها خلال خمسة قرون طويلة على الأقل . وقد سيطرت عليها العناصر العربية كما سيطرت على تجارة السودان والأقاليم السودانية التي تتجه الى طريق البحر الأحمر ، وشاركها في ذلك عناصر أخرى . وتمثل تلك العناصر في بعض البجاة التي تسربت اليها دماء عربية (١) وغيرها من العناصر شبه المستقرة في باضع من المنتفعين بتجارتها وخدماتها للملاحة البحرية . كما تتمثل أيضا في بعض العناصر المسيحية المحدودة العدد والذين كانوا في أغلب الظن يقومون برعاية شئون الدويلات المسيحية التجارية أو يعملون كوكلاء عن التجار الذين يوجهون سلعهم من قلب السودان الى باضع . ثم كان التدهور وكان السقوط والانهيال ، الذي أنهى فصلاً طويلاً من قصة الموانئ على خط الساحل السوداني . وباتت بقاياها حطاما وضاعت معالمها حتى اختلف الباحثون في تحديد أو تحقيق موقعها .

(١) دكتور الشامي : التوجيه البحري للسودان (رسالة دكتوراه غير منشورة)

الفصل الرابع

عيداب وخدمة التجارة السودانية

ظهور عيداب وشهرتها في خدمة الملاحة والتجارة -
تحقيق موقعها على خط الساحل - قيمتها من وجهة
النظر الوظيفية ومرور التجارة السودانية بها -
اضمحلالها وتخريبها *

عذاب وخدمة التجارة السودانية

كان ظهور عذاب وانتقال النشاط اليها يعنى صفحة جديدة أو فصلا مسوقا آخر فى قصة الموانى التى خدمت تجارة السودان الخارجية . ويمكن القول فى مطلع الحديث عنها أنها متميزة عن الموانى التى أشرنا اليها من قبل ، ذلك أنها لا يمكن أن توضع فى نفس الاطار الذى كانت فيه الموانى المختلفة السابقة . فعذاب لم تكن سودانية خالصة ولا مصرية خالصة ولا عربية خالصة ، ولكنها كانت خليطا من ذلك كله . ولا يعزى ظهورها واستخدامها كما لا تعزى شهرتها وأهميتها لآى من تلك العناصر . ومع ذلك فان قيامها يرتبط بنشاط العرب من سكان مصر أكثر من أى جماعة أخرى . ومهما يكن من أمر ، فانها ظهرت وقامت وكانت تخضع لنوع من حكم ثنائى أشارت اليه المراجع العربية (١) اشترك فيه البجاة مع المصريين ، وأصبحت خلال فترة طويلة ، استغرقت حوالى أربعة قرون مستقرا للعناصر النشيطة التى مارست التجارة وخدمت الملاحة فى البحر الأحمر . وتجمعت فيها جاليات كبيرة من عرب جنوب شبه الجزيرة العربية والهنود والمصريين وغيرهم ، غايتها الكسب ووسيلتها ممارسة التجارة وخدمة الملاحة .

وإذا كنا قد حددنا أوائل القرن الحادى عشر الميلادى كنهاية لباضع وتخريبها وفرار سكانها عنها ونهاية العهد بها كميناء فى خدمة التجارة والملاحة فى البحر الأحمر والتعامل مع الأقاليم السودانية ، فان ذلك يتفق كثيرا مع شهرة عذاب فى حوالى ذلك التاريخ . ونحن نقول شهرة عذاب ولا نعنى ظهورها كمرفأ وميناء للسفن لأننا نعتقد أن ظهورها وقيامها واستخدامها شئ وشهرتها وارتفاع وذيوع صيتها شئ آخر . حقيقة ان بعض الكتاب حاول أن يحدد لقيامها وظهورها تاريخا معينا هو عام ١٠٤٧ الميلادى (٢) ، ولكننا قد لا نوافق على ذلك التحديد مطلقا ، بل ونشك فى ذلك التاريخ والأساس

(١) مذهب رحلة ابن بطوطه صفحة ٤٣

(٢) دكتور عباس عمار : المدخل الشرقى لمصر صفحة ١٣

الذى بنى عليه . ونحن ندعم ذلك الشك وعدم الموافقة بما ورد على لسان جغرافيين العرب في القرن العاشر الميلادى ، ومنهم ابن حوقل والاصطخرى (١) .

أما ابن حوقل فيذكر عيذاب صراحة ، ويشير الى أنها كانت ميناء للذهب وأنها كانت تمثل منفذا لخروجه ، ولخدمة احتياجات الباحثين عنه في منطقة الظهير في كل من صحراء العتباى وتلال البحر الأحمر . وتحديد ابن حوقل واضح يلقي الضوء على ثلاث حقائق أساسية ، وهى أن عيذاب كانت ميناء منذ القرن العاشر الميلادى ، وأنها خدمت الظهير الذى يمتد فيما بين صحراء عيذاب وحدود وادى النيل النوبى في أقصى جنوب مصر وأقصى شمال السودان ، وأنها كانت لا تهم الا العناصر العربية التى اشتغلت بالبحث عن الذهب . أضف الى ذلك أنه حدد موقعها على مسافة عشرة مراحل من أسوان . أما الاصطخرى ولو أنه لم يذكرها ضمن المدن والبلدان المصرية في ذلك الوقت ، الا أنه أشار الى الباحثين عن الذهب ومواطن البحث عنه في وادى علاقى في قلب العتباى ، وأن المستخرج منه كان يمر بطريق البحر الأحمر من ميناء عسب أو عست Assab or Assat ويعتقد كمرير أن تلك التسمية ليست الا تحريفا ظاهرا لكلمة عيذاب . ونحن نوافقه بطبيعة الحال لأن التحريف معقول ، ولأنه من غير الممكن أن يكون الاصطخرى يقصد ميناء عصب المعروف في الوقت الحاضر . ولا يسعنا الا أن نقرر على ضوء ذلك كله أن قيام عيذاب واستخدامها لاستقبال السفن وخدمة الباحثين عن الذهب وتصريف إنتاجهم كان في حوالى النصف الثانى من القرن العاشر الميلادى أو الرابع الهجرى . ويتفق ذلك تماما مع ما افترضناه من قبل وهو أن قيام عيذاب كان في تاريخ سابق لتخريب باضع وتدهور مركزها . وأنهما دخلا معا في منافسة حرة في خدمة النشاط الاقتصادى ومرور التجارة وخدمة السفن جاءت متأخرة نسبيا بالنسبة للوقت الذى نشأت فيه (٢) . وتعتبر تلك الشهرة وليدة ظروف معينة . وكان من المحتمل جدا لولا هذه الظروف أن تظل ميناء صغيرا في خدمة الباحثين عن الذهب في ظهيرها . وتتلخص تلك الظروف في ثلاثة أمور أو عوامل . وكان كل أمر منها يدعو الى زيادة فى تشغيلها وارتفاع فى قيمتها . وترتب العامل الأول على

(١) الاصطخرى : مسالك الممالك طبعة لندن ١٨٢٩ ، ٣٥ ، ٥٤

Murray, G. W. : Aidhab, G. J. Sept. P. 235

(٢)

تحركات الصليبيين ونشاطهم الايجابي على سواحل بلاد الشام ، ووضع اقدامهم فعلا في نقط ارتكاز ومواقع منتقاة في الاراضي المقدسة . وادى ذلك بطبيعة الحال كما أدت نشأة الامارات الصليبية الى تهديد طرق القوافل ، وخاصة قوافل الحجاج عبر سيناء تهديدا مباشرا ، تبعه تحولها الى عيذاب عن طريق صعيد مصر . **والعامل الثاني** الذي يراه دكتور دراج (١) يتعلق بالشدة التي قاستها مصر في عهد الخليفة المستنصر بالله سنة ١٠٦٧ ميلادية ، وما كان من أمر تخريب دلتا مصر وتدهور الانتاج والحياة فيها . ويعتقد صاحب ذلك الرأي أن ذلك قد ساعد من ناحية أخرى على تحول طرق قوافل الحجاج الواردة من البلاد الواقعة غرب مصر الى عيذاب بطريق قفط . أما **العامل الثالث** فينبثق من علمنا بتدهور الموقف في باضع ذاتها وتحول التجارة عنها وفرار أهلها ثم انهيارها . ويعنى ذلك أنها ورثت باضع وانتقل اليها النشاط واتجهت اليها السفن الواردة من ناحية الجنوب ، والتي تحمل السلع الآسيوية من الهند وما وراءها شرقا .

هكذا ظهرت عيذاب وتضافرت كل العوامل وعملت على شهرتها ، حتى باتت من أهم موانئ البحر الأحمر ، ولمع نجمها في دنيا التجارة وخدمة واستقبال السفن وخدمة وسطاء التجارة من الهند والصين . ويذكر المقرئى - صاحب الخطط - أنها ظلت مشهورة معروفة وفي أوج عزها ومجدها خلال مدة طويلة تبلغ حوالى ٢١٥ سنة . وأنها عملت خلالها على خدمة حجاج المسلمين والتجارة بين الشرق والغرب على السواء . ويبالغ بعض الكتاب في قيمتها وارتفاع نجمها ، ويذكرون أنها عندما تربعت على قمة الشهرة ، وصلت السفن التجارية من الهند والصين واليمن والزنجبار . ويعنى ذلك أنها أصبحت بمثابة رأس الجسر حيث تتجمع كل تجارة آسيا وشرق أفريقيا ، وتمر عن طريقها الى حوض البحر المتوسط ومناطق الحضارة فيما حوله والتي يتزايد طلبها على تلك السلع . ويذكرون أنها تحولت أيضا الى مركز لبناء وصناعة السفن من الخشب الذى كانت تستورده لذلك الغرض (٢) . وليس أبلغ من ذلك دللا على تزايد قيمتها وازدياد مراسيها بالحركة والنشاط ، وازديادها بالعناصر النشيطة ، التي توفرت على خدمة التجارة والتبادل التجارى .

(١) راجع مقالة سيادته فى مجلة نهضة أفريقية سنة ١٩٥٨

Hourani, F. : Arab Seafaring p. 90

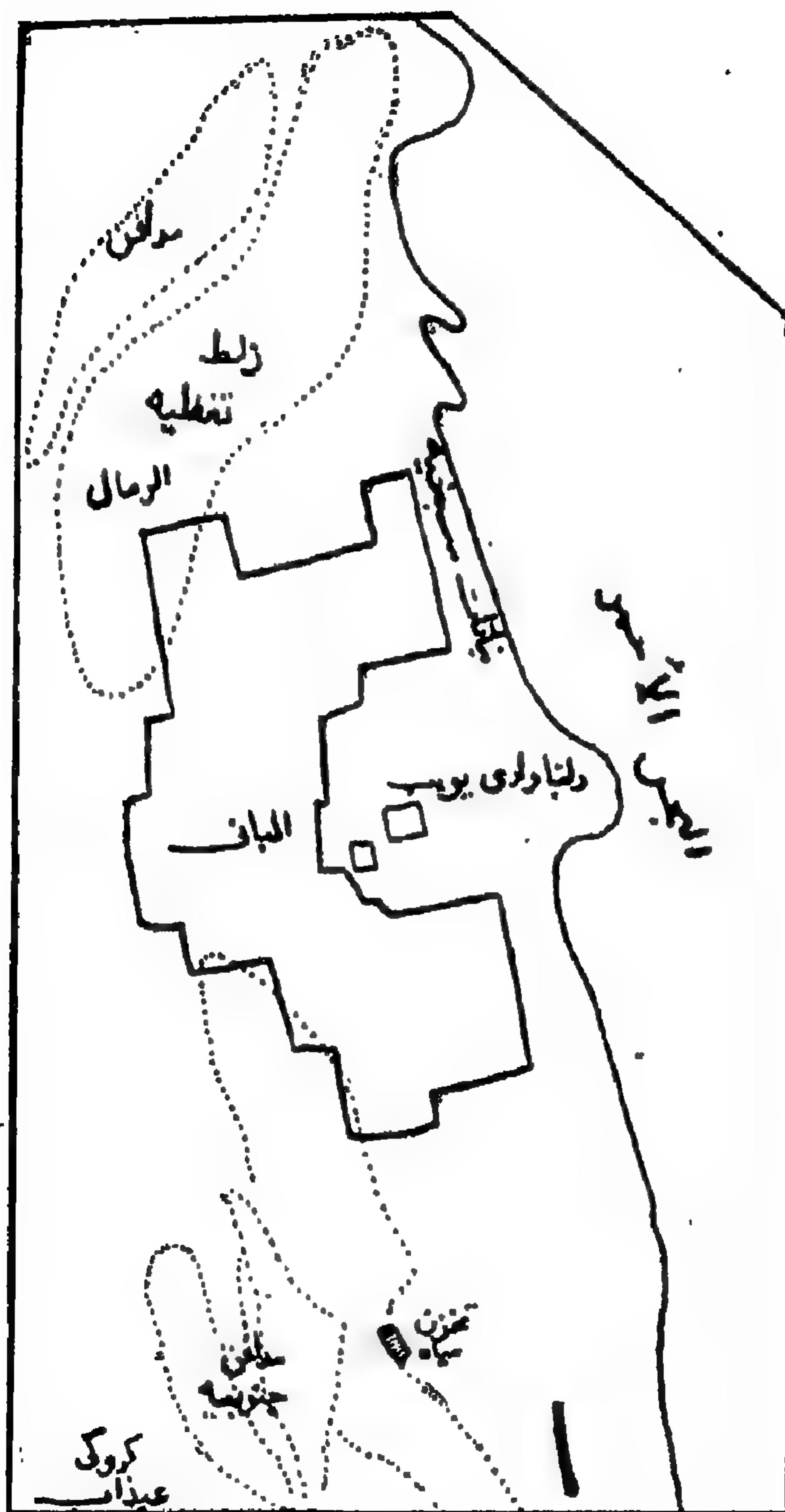
(٢)

وكانت أخطر محنة تصيب عيذاب في فجر شهرتها عندما وجه اليها الصليبيون الضربات بعدما أغرتهم تلك الشهرة بتحقيق غرض مزدوج • ويتعلق الشق الأول من هذا الغرض بتحطيم عيذاب وتخريبها وقطع الطريق على قوافل الحجاج المسلمين ، وطعنها في مكانتها الاقتصادية المتزايدة • أما الشق الثاني فحربي استراتيجي يرمى إلى وضع حد لها ولقيمتها من وجهتي النظر الحربية والبحرية ، وذلك حتى يتمكنوا من مهاجمة جدة والنزول فيها والتوغل منها في قلب الأراضي الحجازية للاستيلاء على مكة والمدينة قلب دولة الاسلام • ويعني ذلك أن الخطة المرسومة كانت ضربة معلنة وخطيرة من أساسها ، وكان من الممكن أن تثمر من وجهتي النظر الاقتصادية والاستراتيجية لولا الظروف غير المناسبة التي غيرت الموقف وخيبت أملهم • ونحن ننتهز هذه الفرصة لنشير إلى أن الحملة الصليبية التي قام بها أرناط سنة ١١٨٢ ميلادية (١) لم تفلح في تحقيق أهدافها ، ولكنها حطمت ست عشرة سفينة تجارية كانت راسية في الميناء • ونحن وإن كنا لا نعلم بالضبط حجم تلك السفن ، إلا أننا نعتقد أنها من السفن الكبيرة التي تشق مياه البحر الأحمر وتعبّر من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب ، وفي ذلك دليل مادي واضح على اتساع المرفأ وصلاحيته تماما لاستقبال عدد كبير من السفن من جانب ، وعلى ازدهارها بحركة الملاحة والتجارة من جانب آخر • ويعتقد البعض من ناحية أخرى أن ذلك كان دليلا على أنها كانت في موقع يجعلها مكشوفة من ناحية البحر بحيث يسهل الاقتراب منها والدخول إليها •

تحقيق موقع عيذاب :

على الرغم من أن نشأة عيذاب وقيامها كان في عز العرب والاسلام ونشاط الكتاب العرب من مؤرخين وجغرافيين إلا أننا حتى الوقت الحاضر لا نعرف الموقع الدقيق لها على خط الساحل • والواقع أن الكتاب العرب ذاروها كثيرا وكتبوا عنها في سجلاتهم ، ومع ذلك فإن كتاباتهم لا تعطينا فكرة طيبة عن موقعها وتحديده تحديدا دقيقا على الخريطة • ولا تخلو هذه الكتابات من فائدة أو طرافة ، لأنها على الأقل تلقى الضوء أو بعض الضوء على طبيعة الميناء

Newbold, D.: The Crusades in the Red Sea & The Sûdan (١)
S. N. R. 1945



(شکل ۳)
کروکی موقع عیداب المقترح

وقيمته وشهرته وتجارته ومع ذلك فانهم اختلفوا جميعا في التحديد الدقيق لموقعها الجغرافى . وقد اختلفت رواية حوقل وابن جبير وابن بطوطة وغيرهم ، في تحديد المسافة التى تبعد بها عيذاب عن كل من أسوان وقفت في صعيد مصر . ويذكر ابن حوقل - على سبيل المثال - أنها كانت على مسافة عشر مراحل من أسوان ، على حين أن ياقوت الحموى يضعها على مسيرة خمس عشرة مرحلة منها . واختلف رأى كل من ابن جبير والمقرئزى في تحديد المسافة بينها وبين قفت ، فيذكر الأول أنها على مسافة تسع عشرة مرحلة من قوص ، على حين أن المقرئزى يذكر أنها على بعد سبع عشرة مرحلة منها فقط . وهم وان تضاربت أقوالهم في تحديد موقع عيذاب فانهم يتفقون من ناحية أخرى في رسم الصورة العامة لها ، وصفة الحياة فيها وتجاريتها وقيمتها . ويعطينا ابن جبير الذى زارها في سنة ١٢٨٧ م وصفا طيبا عن طبيعة الميناء واتساعه وازدحام المراسى بسفن التجارة وسفن نقل الحجاج . ولكنه وصف عمالها من ناحية أخرى بالقسوة وسوء المعاملة والجشع في جمع الضرائب . وأشار من ناحية ثالثة الى قسوة البيئة والظروف المناخية التى تعيش فيها ويحتملها التجار والحجاج في صبر عظيم . ويذكر ابن بطوطة الذى زارها سنة ١٣٢٦ م أنها بلدة كثيرة الحوت واللبن ، وتحمل اليها القوافل الزرع والتمر من صعيد مصر ، وأن سكانها أغلبهم من البجاة . وقول ابن بطوطة سليم معقول يصدق على كل موانى خط الساحل ، ويعنى أنها تستمد كيانها وموارد الغذاء من النقط ومراكز التجارة التى تكون على اتصال بها ، وتبدأ منها القوافل رحلاتها الطويلة .

واذا كان العرب قد فشلوا في تحديد موقعها فان الرحالة غير العرب الذين استهوتهم شهرة عيذاب ومروا بها خلال القرنين الرابع والخامس عشر أهملوا أيضا ذلك الأمر ولم يحدد واحد منهم ذلك الموقع أو يذكر معاله . ونذكر من هؤلاء الرحالة فرانسيسكو بلدوى Francisco Baldui وبيجولوتى الفلورنسى فى حوالى ١٣٢٥ ميلادية ، ونيقولا دى بوجيوني البندقى بين عامى ١٣٤٥ - ١٣٤٧ م وبزيجانى Pizzigani سنة ١٣٦٧ . ونذكر على سبيل المثال أيضا أن أحد رهبان الكنيسة الكاثوليكية فى القرن الرابع عشر الميلادى ترك لنا وصفا ممتازا لرحلته التى بدأت من البندقية الى أكنوم بطريق عيذاب وسواكن ، ولكنه مع ذلك لم يهتم بتحديد موقع عيذاب تحديدا دقيقا . وهناك سجل حافل بالرحلات المماثلة التى قام بها كل من برتراند ميجانالى Miganalli

وأنطونيو برثولوميو وبعض سفراء الدوقيات الإيطالية إلى أكسوم، ولكنها جميعا لا يمكن أن تضع يد الباحث على دليل واحد يساعده في التعرف على موقع عيذاب، تحقيقه . ولا يمكن أن نعتبر الكتاب أو الرحالة الأفرنجي مقصرين أو مهملين لأنهم أغفلوا ذلك الأمر . والظاهر أنه لم يكن يخطر على بال واحد منهم أنها ستتحوّل بعد وقت ما إلى خرائب وأطلال وتتحول عنها التجارة وينقطع عنها ورود السفن . وعلى الرغم من أن ليون الأفريقي قد كتب عنها في سنة ١٥٢٦ ، أي بعد قرن تقريبا من تاريخ تخریبها ، وأجاد في وصف البلدة وناقش حادثة القضاء عليها وفرار أهلها إلى دنقلا وسواكن ، فإنه لم يفلح في تحديد موقعها . وكذلك فعل ابن الحبيان صاحب التحفة السنية ولم ينته إلى قرار في تحقيق موقعها ، وظل الأمر مجهولا لا يثير الانتباه ولا يدعو إلى البحث حتى وقت قريب . وقد حاول بعض الكتاب الأوروبيين الوصول إلى تحديد دقيق لموقع عيذاب ، ولكنهم اختلفوا وتضاربت افتراضاتهم فأميلينو مثلا يفترض أنها كانت تقع في موقع أحد المينائين القديمين برنيس أو ميوس هرمس، اللذين ازدهرا في خدمة التجارة في العهد البطلمي على ساحل مصر على البحر الأحمر . ولا يمكن أن يكون ذلك الافتراض معقولا ، لأنه يتناقض مع المسافات التي حددت بين كل من أسوان وقوص وبينهما . وافترض فلوير Floyer أن ثمة جبلا قريبا من هذه المنطقة يعرف باسم جبل عيذاب - بالدال - وأن ثمة مرسى صغيرا كان قائما في العصر القبطي يعرف باسم عيذاب ، كما هو شائع بين الأهالي هناك . وحدد موقعه فعلا على خط الساحل عند خط عرض ٢٢ درجة و ٣٥ دقيقة شمال برنيس . ورجح كويات الذي قام برحلتين متتاليتين في عام ١٩٠٩ ، ١٩١٠ موقعها عند رأس علبة على خط عرض ٢٢ درجة قرب مدينة حلايب الحالية . ولم يثمر ذلك التناقض شيئا على كل حال ، وكانت كل الافتراضات خاطئة ، لأنها لم تضع في اعتبارها ملاحظة جوهرية هي المسافة بين الموقع المفترض ومراكز التجارة على النيل في صعيد مصر . فتحديد موقعها عند رأس بناس يجعلها قريبة كل القرب من قوص بما لا يتفق أو يتلاءم مع المراحل السبع عشرة مرحلة التي أشار إليها ابن بطوطة بين كل من عيذاب وقوص . وأنه من غير المعقول شكلا أو موضوعا أن نتقبل الافتراض الذي حدد موقعها عند قلعة أديب على خط الساحل السوداني قرب رأس رويا . حقيقة أن الموقع طيب وملائم لرسو السفن ، والبحر الأحمر في ذلك الموقع أضيق ما يكون في مواجهة

جده تماماً ، ومع ذلك فإن المسافة بين رأس روايا وقوص طويلة جدا ، وأطول بكثير من المسافة المتعارف عليها بينهما . بل انه يتعارض من ناحية أخرى مع ما ذكره ابن بطوطة عن رسو سفينته عند رأس دواير بين عيذاب وسواكن ، ورأس دواير بكل تأكيد هي بعينها رأس روايا الحالية . ومهما يكن من أمر فإن كل ذلك لم يصل بنا الى حقيقة موقعها . وبات مفهوما أن البحث عن عيذاب يجب أن يتم في المنطقة الممتدة من خط الساحل بين رأس روايا ورأس بناس حيث تتناثر عشرات الشروم والخلجان ، وتقع في ظهيره فعلا مناطق كانت وما زالت موطننا للمعادن وخاصة الذهب .

وكان تيودور بنت أول من حاول ذلك في سنة ١٨٩٦ ميلادية ، وسعى الى حل ذلك اللغز . وقام من أجل ذلك برحلة بحرية بحثاء خط الساحل للكشف عن موقع عيذاب . والتعرف عليه . وبدأ رحلته من مرسى حلايب في اتجاه الشمال ، ووصل بعد مسافة ٢٠ كيلو مترا الى كوم أثري يشرف على البحر . وتمثلت له في ذلك الكوم بقايا عيذاب بعد أن خربت على يد السلطان المملوكي ، وسر عنها أهلها وأسدل الستار على نشاطها وخدماتها . وكان ذلك الموقع مجالا لدراسة أعمق وبحث وتنقيب قام بها مري Murray في سنة ١٩٢٥ ، للوصول الى رأى نهائي في العلاقة بينه وبين عيذاب . وانتهت أبحاث مري التي استغرقت وقتا ليس بالقصير الى قرار خطير ونتيجة نهامة ، وهي أن ذلك الكوم هو بعينه بقايا وأنقاض مدينة عيذاب التي تخلت عنها المقومات البشرية التي كانت تدعم مركز الميناء على خط الساحل . وعثر مري على بقايا المسجد والمقبرة ضمن تلك البقايا والمخلفات الأثرية ، والتي ورد ذكرها على لسان ابن بطوطة ، ومع ذلك فقد لاحظ بعض مظاهر الشذوذ فيما يتعلق باختيار ذلك الموقع ، الذي لا يعتبر أفضل المواقع من وجهة النظر الفنية لقيام ميناء وخدمة السفن واستقبالها ورسوها . ويرسم مري علامتي استفهام وتعجب كبيرتين عن المبررات التي دفعت الى تفضيل ذلك الموقع على موقع حلايب الحالية مثلا ، والذي يتميز باتساع المرفأ وملازمة الأعماق لرسو السفن ، كما يتوفر الماء العذب في ظهيره مباشرة . ولاحظ مري أيضا عدم التناسق اطلاقا بين حجم البلدة وعدد سكانها الذي قيل عنهم انهم لم يتجاوزوا ١.٢٠٠ نسمة وبين حجم المقبرة . وتفسير تلك الملاحظة الأخيرة ربما يكون على ضوء علمنا بحركة مرور قواهل

الحجاج وارتفاع نسبة الوفيات بينهم لقسوة الظروف المناخية والبيئية بصفة عامة في عيذاب ، وفي الطريق أو الطرق المؤدية اليها من ناحية النيل .

وعلى الرغم من الوصول الى تلك النتيجة الايجابية الذي تدعمها الدراسة الاثرية ، فان كمرير يشك فيها كثيرا ، ويعتقد أن دراسات مري ليست الكلمة الأخيرة في الموضوع . ويدعم شك كمرير أن الموقع الذي حدده مري عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ١٩ دقيقة و ٤٧ ثانية شمالا وخط طول ٣٦ درجة و ٩ دقائق و ٣٢ ثانية شرقا ، ليس له صفة واحدة تؤهله لقيام الميناء الجيد الصالح لاستقبال السفن التجارية ، ورسوها وخدمة التجارة . ويعتقد أن الوصول الى النتيجة الايجابية التي لا يرقى اليها أدنى شك تحتاج الى بحث طويل على الأساس الهيدروجرافي على طول خط الساحل في مواقع مختلفة بين رأس روايا ورأس بناس . وقد اقترح ثلاثة مواقع متقاربة (١) تسمح ظروفها الطبيعية وشكل الساحل وامتداد الحواجز المرجانية والأعماق عندها بقيام الميناء الصالح لرسو السفن والاقتراب اليها من عرض البحر . وهذه المواقع هي خليج مرسى بلا Bela ومرسى حلايب وشرم أبو فاطمة والجودي .

ويقع مرسى خليج بلا (٢) شمال رأس علبة عند خط عرض ٢٢ درجة شمالا . ويمتاز خط الساحل بين رأس حداربة وخور شناب بانكسارات واضحة في الحاجز المرجاني الساحلي . ويؤدي كل واحد منهما الى شرم أو خليج صغير صالح لرسو السفن في أعماق محدودة . ومرسى بلا يقع على واحد من تلك الشروم . أمام ثغرة في الحاجز المرجاني ، ويمكن الدخول اليه من عرض البحر بطريق يقع على مسافة ثلاثة أميال جنوب غرب رأس حداربة . وتصل الأعماق في خليج مرسى بلا الى حوالى عشرة أمتار أو ثلاثين قدما (خمس قامات) (٣) وهي مناسبة جدا لغاطس السفن في العصور الوسطى . ويعتقد كمرير أن ذلك الموقع هو الذى أشار اليه دون جوان دكسترو وذكره باسم أجديد . أما شرم أبو فاطمة والجودي فيبعدان بمسافة ١٥ كيلو مترا شمال غرب مرسى حلايب . ويقع شرم أبو فاطمة جنوب رأس أبو فاطمة بمسافة حوالى كيلومتر ونصف عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ٢٧ دقيقة شمالا مع خط طول ٣٦ درجة و ٢٣ دقيقة شرقا

Kammerer, A. : La Mer Rouge p.20

(١)

British Admiralty : Op. cit. P. 185

(٢)

(٣) التامة ستة أقدام .

والى جواره مباشرة شرم الجودى عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ٢٥ دقيقة شمالا وخط طول ٣٦ درجة و ٢٣ دقيقة شرقا . وكلاهما من الشروم التى تؤهلها صفاتها البحرية والأعماق فيها لاستقبال السفن فى مرفأ محمى حمايه كافيه . ونذكر أخيرا مرسى حلايب الذى يقع شمال غرب رأس علبه بمسافة ١٥ كيلو مترا بالتحديد ، وعلى مسافة ٢٧ كيلومترا من شرق جنوب شرق رأس أبوظاظة . وله هو الآخر من الصفات البحرية ما يؤهله أو ما يجعله صالحا لقيام ميناء لخدمة التجارة والملاحة . ويتميز خط الساحل بامتداد حاجز خارجى مرجانى Barrier Reef على مسافة ستة أميال من خط الساحل ، وتقع عليه جزيرتان هما جزيرة حلايب وجزيرة كولا Kowlala . وترتبط الجزيرة الشمالية - حلايب - بخط الساحل أو اليابس بشريط ضيق من الرمال ، وتبدو الفناء العميقة فيما بين خط الساحل والجزيرة الجنوبية - كولا - ضيقة ، قليلة الأعماق هادئة ، وتقع قرية حلايب على الجانب الشرقى منها . وعلى الرغم من امتداد الحاجز المرجانى الا أن الموقع صالح لرسو السفن فى موضعين ، تتراوح الأعماق فيهما بين خمس وأربع وعشرين قامة (١) .

هكذا كان كمرير ايجابيا فى نقده لدراسات مرى وأبحاثه ونتائجه ، وقدم الأدلة على احتمال الخطأ ، كما رسم الخطة للبحث من جديد عن موقع عيذاب . ويرى كمرير أن شكل الساحل فى المنطقة التى حددها مرى شمال حلايب يست ثوان لا يؤهله لقيام الميناء المناسب . ويدلل على الخطأ بدليل ماذى آخر يفهم على ضوء دراسة خريطة خط الساحل التى رسمتها الأميرالية البريطانية تحت رقم ٢٥٢٣ ، ويظهر فيها أن التقاء خطى العرض والطول المحددين كما ذكرها مرى لا يقابل يابسا على خط الساحل . ومع ذلك فان الأدلة المادية التى عثر عليها مرى تنهض قوية لمجابهة نقد كمرير . وعلى كل حال فان الموقع الذى حدده مرى لا يبعد كثيرا عن موقع حلايب أو أحد المواقع التى اقترح البحث عن علاقتها بعيذاب . وربما كانت بلدة عيذاب ، ومواقع السكن فيها بعيدة عن موقع المرفأ والمراسى ، ويعنى ذلك أن الكوم الأثرى الذى عثر عليه كل من بنت ومرى على مسافة ست ثوان شمالها هو بقايا المدينة ومواقع السكن .

عذاب في خدمة التجارة والملاحة :

عندما نتحدث عن قيمة عذاب في خدمة الملاحة والتجارة ، نجد أنفسنا مضطرين الى الاشارة الى أن البحر الأحمر منذ أواخر القرن التاسع الميلادي ، قد استعاد مكانته وقيمته من حيث كونه طريقا وشريانا لعبور التجارة ومرورها بين الشرق والغرب . وقد تم ذلك التحول الخطير نتيجة لتطورات سياسية كان لها رد فعل ، يتمثل في تدهور وهبوط قيمة الخليج الفارسي (العربي) . ويعنى ذلك أن الخليج العربي تخطى عن جانب كبير من نصيبه في خدمة العلاقات التجارية بين العالم الآسيوي من جانب ، وعالم البحر المتوسط وما وراءه غربا من جانب آخر . والواقع أن السفن باتت تحجم عن استخدام ذلك الطريق بعد الاضطراب الذي هدد الأمن على أثر قيام ثورتى الزنج والقرامطة . وهكذا تحولت معظم السفن الهندية والعربية وسفن الصين الى طريق البحر الأحمر مباشرة ، فازدهر وازدهرت موانيه وازدهمت بالحركة والنشاط . وكانت عذاب من بين موانى البحر الأحمر التى لمحت وزاد ورود السفن اليها . ويذكر الرحالة ناصري خسرو أنه خلال العصر الفاطمي كانت عذاب ميناء للبضائع الكثيرة المتنوعة ، ترد اليها من الحبشة وزنجبار واليمن والشرق فيما وراء البحر الأحمر على سفن تصل في استمرار وانتظام . وكانت التجارة التى ترد الى عذاب تسلك أحد طريقين الى المراكز التجارية على النيل في صعيد مصر الى أسوان أو قفط - ثم تمر منها بطريق النيل الى الشمال ، حتى تخرج من موانى مصر على الساحل الشمالى الى دول البحر المتوسط وأوربا . ولعبت ظروف خاصة أخرى في اقبال التجار الأوربيين من جنوة والبندقية وصقلية على تفضيل ذلك الطريق واستيراد البضائع والسلع الآسيوية بطريق عذاب . وتنبثق تلك الظروف من صميم سياسة الفاطميين الذين قدموا كل التسهيلات من جانب ، ومارسوا التسامح في أذهى صورة من جانب آخر . ويسجل ابن جبير ذلك النشاط التجارى النامى واستمرار وانتظام القوافل من وإلى عذاب . ولا ريب في أن ذلك النشاط كان يزداد وينمو ويتطور مع ازدياد نمو العلاقات الاقتصادية بين مصر والدويلات الإيطالية التى احترفت واحترف سكانها الوساطة التجارية بين العالم الأوربي والشرق .

وظلت عيذاب ونشاطها في خدمة التجارة خلال القرون الطويلة تخضع لسيطرة أو حكم ثنائي يشترك فيه كل من المصريين والبجاة . قد لا نعرف بالضبط طبيعة تلك المشاركة في تفاصيلها الدقيقة ، ومع ذلك فان دانفيل D'anville لا يشك اطلاقا في تبعيتها لمصر وحكم مصر ، لأنه وجدها موجودة ضمن مراكز التعداد في مركز قوص . ونعتقد أن اشتراك البجاة وغيرهم في رعاية الميناء وحكمها كان نتيجة حتمية لظروف تتعلق بطبيعة موقعها في قلب أوطانهم . والغريب حقا أن تشارك العناصر البجاوية مشاركة ايجابية في حكم الميناء وخدمة الملاحة . والبجاة هم الذين كانوا دائما نفورين من البحر ومايتصل بالبحر . ولكن ليس من الضروري أن يكون سكنى البجاة في عيذاب ومشاركتهم في جباية الضرائب ، دليلا على تغير خطير شامل في طبيعتهم وصفاتهم وعلاقاتهم بالبحر وخدمة البحر . وربما كانت الجماعات التي شاركت النفوذ المصري في الاشراف عليها مجرد فئة قليلة تسعى الى تحقيق بعض الكسب . ويعنى ذلك أنها كانت لا تؤدي تلك الخدمات وذلك النشاط عن ايمان أصيل بقيمة التجارة وخدمة الملاحة البحرية . ولما كانت معظم المصادر التي تؤكد مشاركة البجاة في رعاية عيذاب هي نفسها التي تشير الى أنهم كانوا مصدر شغب وقلق ومنازعات ، فانه يكون من الصعب علينا اعتبارهم في خدمة التجارة والملاحة ، ولا شك في أنهم كانوا لا يؤمنون بقيمة المحافظة عليها والابقاء على استمرار وانتظام مرور القوافل بها . فهم - فيما يبدو - عليها وليسوا معها وخطرهم كان يهدد سلامة وأمن التجار والتجارة من حين الى حين . ويمكن أن نعتمد على رواية ابن بطوطة عن حالة القتال والحرب بين القوة المملوكية والبجاة في عام ١٣٢٦ ميلادية في توضيح معالم تلك الحقيقة وابعازها . ويذهب الشك الى مداه عند بعض الكتاب فلا يعترفون أصلا باشتراك البجاة في خدمة الملاحة والتجارة لأن الحدارب في نظرهم ليسوا من البجاة ، وأنهم من أصل عربي مهاجر من جنوب شبه الجزيرة العربية . وفي القول الأخير جراءة لا يمكن أن نجاريها . حقيقة أن ثمة قبائل أو جماعات عربية هاجرت واستقرت في أنحاء متفرقة من ظهر الساحل الجنوبي للبحر الأحمر ، ولسكنها في الوقت نفسه لم تحتفظ بنقاوتها بل اختلطت بالبجاة . ومع ذلك فلا بد من الاعتراف بأنه ربما كان تصرب العرب والدم العربي سببا في خلق البجاة خلقا جديدا ، وتعديل بعض

من صفاتهم وطبائعهم . ونحن لن ندخل في جدل حول ذلك الموضوع لأن طبيعة المشاركة كانت تضع مصر في مركز ممتاز ، ولها نصيب الأسد ، لأنها الشريك القوى وصاحب السلطة والسلطان .

أما الموضوع الجدير بالدراسة هنا فيتلخص في البحث عن قيمة عيذاب بالنسبة لتجارة الأقاليم السودانية . وهل تعتبر المشاركة بين المصريين والبجاة مبررا كافيا لاعتبار عيذاب من الموانئ التي خدمت التجارة السودانية ومرور السلع التي تصل إليها من قلب الأقاليم السودانية فيما حول النيل النوبي وما وراءه جنوبا وغربا ؟ وتتطلب تلك المشكلة في الواقع حرصا وحذرا شديدين لأنه ليس من السهل علينا جمع الأدلة على قيام علاقات ظاهرة بين دويلات النوبة المسيحية وبين عيذاب . ومع ذلك فنحن لا نشك في أن عيذاب كانت تسهم في خدمة التجارة السودانية ، وأن ثمة طرقا كانت تصل إليها ، وتستخدمها القوافل التي تحمل السلع بشكل شبه منتظم . وينبثق اقتناعنا بذلك القول من أمرين اثنين :

أولا : - كانت السلع والمنتجات السودانية تتخذ لنفسها طريقا نحو الساحل السوداني وموانئه عندما كانت باضع قائمة في خدمة التجارة والملاحة ويعنى ذلك شيئين هامين هما : (أ) أن التوجيه البحري لتجارة الأقاليم السودانية كان حقيقة لا جدال فيها منذ وقت بعيد ، ولأنه سبيل لاشتراكها في التجارة الدولية (ب) أن سيطرة العرب المسلمين على خط الساحل وتسربهم وارتكاز نشاطهم في بعض النقاط المنتقاة لخدمة التجارة لم يقف في سبيل ذلك التوجيه واتجاه السلع من دول السودان المسيحية نحو البحر الأحمر كطريق رئيسي للتجارة العالمية .

ونحن على ضوء ذلك الفهم نتصور بل ونقتنع بأن اضئمحلال باضع ثم زوالها ، لا يعنى مطلقا انهيار أو انتهاء العلاقات التجارية بين الدويلات المسيحية في قلب حوض النيل وبين المنفذ البحري على البحر الأحمر . وما دما مقتنعين بذلك ، فلا بد أن السلع والمنتجات السودانية قد تحولت عن باضع الى ميناء أو موانئ أخرى على شروم خط الساحل ، بحيث تصلها

طرق التجارة من الداخل في استمرار وانتظام . ونحن نعتقد أن جانباً غير قليل من تلك السلع قد تحول فعلاً إلى طريق عيذاب . ويشير كمرير إلى أنها خدمت أكسوم وتجارتها وأن ثمة طريقاً كان يربط بينهما ، الأمر الذي يدل على التسامح الذي تمتعت به العناصر الإسلامية . ويدل على وجود ذلك الطريق بالرحلة أو الرحلات التي تمت بين البندقية وأكسوم بطريق عيذاب ، ومنها إلى سواكن ثم يصعد المرتفعات إلى شمال الهضبة الحبشية (١) . ولا جدال في أن الميناء التي تخدم أكسوم جديدة بأن تكون في خدمة دول النوبة المسيحية أيضاً .

ثانياً : نحن نستوحي الدليل الثاني من قصة عيذاب ذاتها والنهاية التي انتهت إليها ، وما كان من أمر تخريبها على يد سلطان الماليك وفرار بعض سكانها العاملين في خدمتها إلى مواقع جديدة . ونحن نعلم أن هؤلاء الذين فروا عنها اتجهوا إلى سواكن ودنجالا ، وأن ضياع قيمتها أدى إلى تطورات خطيرة في ميناء آخر على خليج من شروم خط الساحل السوداني . وتتمثل تلك التطورات في انتعاش سواكن فجأة وازدياد النشاط المتعلق بخدمة التجارة والملاحة فيها . حقيقة أن سواكن كانت قائمة وكانت تخدم التجارة ولكن أن تزدهر فجأة ويزداد نشاطها ويتضاعف ، وتزورها السفن التجارية من الهند والصين ، فذلك هو الذي يدعونا إلى القول بأنها انتعشت على أنقاض عيذاب المنهارة . ويعنى ذلك أن التجارة التي كانت تتخذ لنفسها طريقاً إلى عيذاب قد اتجهت كما اتجه بعض سكانها إلى سواكن . ولكي يستقيم الأمر لابد لنا من أن نؤكد أن التجارة التي تحولت عن عيذاب المتداعية كانت بالضرورة من الأقاليم السودانية ، وأنها وجدت في سواكن - الميناء الجديدة - الطريق للوصول إلى سوق التجارة العالمية .

وعلى الرغم من إيماننا بتلك الحقيقة التي نستوحيها من الأدلة غير المباشرة فإنه ليس من السهل علينا أن نتعرف على حقيقة العلاقات التجارية بين عيذاب وبين الدويلات المسيحية ، مداها وطبيعتها . وليس من السهل بطبيعة الحال أيضاً أن نضع أيدينا على الطريق أو الطرق التي كانت تربط بين مراكز تجميع

التجارة على النيل النوبى وبين عيذاب . ومع ذلك فان عمران العتباى ونزول العرب والعناصر العربية بها فى مواقع مناجم الذهب يمكن أن يكون دليلا على وفرة الموارد المائية التى تضمن انسياب التجارة فى طرق ملائمة مأمونة . ويعتبر تسرب العرب فى شكل موجات متتابعة متلاحقة وباعداد كبيرة تزايدت بعد القرن ١٢ الميلادى ، من أهم العوامل وأقوى المبررات للقول بوفرة المياه على الطرق فى العتباى ما بين النيل وعيذاب من جانب ، وتزايد النشاط التجارى والعلاقات الاقتصادية بين مناطق الانتاج فى قلب الاقاليم السودانية وبين عيذاب من جانب آخر .

اضمحلالها وتخريبها :

أشرنا من قبل الى حرص ولاية مصر وسلاطينها على ميناء عيذاب ومرور التجارة بين الشرق والغرب عن طريقها وما تحققة من مكاسب مادية . وليس أدل على حرص سلطان المماليك بپيرس على ميناء عيذاب ورعايتها وتأمينها من ذكر حملته الموفقة سنة ١٢٦٥ ميلادية على سواكن . واذا كان الهدف الظاهر هو تأديب حاكمها وعمالها لاعتدائهم المتكرر على التجار واغتصاب أموال من يموت منهم فى أرضها ، فان ثمة معنى آخر تتضمنه تلك الحملة . ويتلخص ذلك المعنى فى اهتمام مؤكّد بتجارة البحر الأحمر ووصولها وانتظامها وتأمين الجاليات العاملة بها . وعلى الرغم من ذلك كله فان منطق الحوادث والظروف والملايسات كانت كلها قد تحالفت حتى أدت الى اضمحلال عيذاب وتدهور قيمتها . ويمكن أن نلخص فيما يلى العوامل التى مهدت للتدهور والاضمحلال:

أولاً : - يتعلق العامل الأول بعودة الأمن والسلام وزوال الأخطار التى كانت تهدد طريق الحج عبر شبه جزيرة سيناء . وكان تحول الحجاج عنها وعدم المرور بها يعنى حرمانها من جانب كبير من مظاهر النشاط والحيوية . وعلى الرغم من ذلك فان أبا الفدا لا يعتقد أن ثمة علاقة بين ذلك التحول وبين بداية فترة التدهور . الا أننا لا يمكن أن نتصور ذلك أو أن نقبله ، ونؤكد أن انقطاع وصول الحجاج اليها فيه مضیعة وخسارة لسكانها وعمالها الذين كانوا يتكسبون كثيرا من خدمتهم فى موسم الحج من كل عام .

ثانيا : - يفهم العامل الثاني على ضوء رجعية في التفكير حرمت سفن غير المسلمين من خدمة التجارة في البحر الاحمر . وعلى الرغم من قيام عرب اليمن بالوساطة بين عيذاب وبين السفن الهندية الصينية ، الا أن التعقيد في عمليات التبادل يكون من شأنه عادة هبوط حجم التجارة والتعامل .

ثالثا - ينبثق العامل الثالث من حالة الفوضى التي كانت تسود والاضطرابات التي كانت تحدث من حين الى حين في ظهيرها ، نتيجة للصراع بين القبائل العربية المتدافعة من أرض مصر الى الأقاليم السودانية . وكثيرا ما كانت قوافل التجارة والتجار تتعرض للخطر من وراء تلك الفوضى ، الأمر الذي قلل من قيمة عيذاب . ويمدنا ابن بطوطة بمشاهداته عن ذلك الصراع واضطراب الأمن وسيادة الفوضى في أثناء رحلته الأولى اليها في سنة ١٣٢٦ ميلادية .

هذه العوامل كما ذكرنا كانت التمهيد للاضمحلال والتدهور، الذي استغرق حوالى النصف الثانى من القرن الثالث عشر الميلادى . أما التدهور الحقيقى فقد حدث فى القرن الرابع عشر نتيجة لثلاثة عوامل أخرى مباشرة وغير مباشرة . والعامل المباشر يفهم على ضوء التطور الذى طرأ على مركز ميناء الطور على الساحل الشرقى لخليج السويس . والمفهوم أنها اشتهرت وازدهرت قيمتها حتى باتت الميناء الرسمى لتجارة مصر المملوكية . ويعنى ذلك تحول جانب كبير من التجارة اليها ، وانصرافها عن ميناء عيذاب . أما العاملان غير المباشرين فهما ازدهار جدة ونمو حركة الملاحة فيها وعن طريقها منذ أوائل القرن الرابع عشر الميلادى من جانب آخر . وكان ازدهار جدة وتدهور الانتاج فى مصر العليا - دون شك - على حساب عيذاب وقيمة عيذاب ومرور التجارة بها . ولود أن ننتهز هذه الفرصة لكي ندعم رأينا فى قصة حياة الموانى على خط الساحل السودانى ، وارتباط كيانها وحياتها وبقائها بمساندة القوى المسيطرة على البحر الأحمر من ناحية أو فى مناطق الظهير من ناحية أخرى . ونحن لانشك فى أن الاتجاه الى اعتبار الطور الميناء الرسمى لمصر يعنى أن القوة المسيطرة على البحر الأحمر قد أهملت عيذاب ومرور التجارة بها وحكمت عليها بالتدهور والانحيار . وينسب التاريخ لبرمبباى كل التبصرات التى تهددت كيان التجارة لا فى عيذاب وحدها ، بل فى البحر الأحمر بصفة عامة ، وأنه هو الذى أنزل بها

ضربة قاضية خربتها وبعثرت القاطنين بها والعاملين على ممارسة التجارة وخدمة الملاحة ، وقضت على آخر أمل في عودة الحياة والنشاط اليها . ومهما يكن من أمر المبررات التي تبرر له فعلته الشنعاء ، فإن مجرد القضاء على عيذاب وتخريبها يعنى أن سياسة مصر تجاه تجارة البحر الأحمر قد تغيرت كثيرا عن ذى قبل . ويمكن أن نعتبر كتابات ليون الأفريقى الذى زار مصر سنة ١٥٢٦ ميلادية ، الضوء الذى يوضح لنا صفة ذلك الحدث الخطير ، وما كان من أمر الهجوم عليها وتخريبها .

وعلى الرغم مما حل بعيذاب من خراب ودمار فإن موقعها ظل مهما بالنسبة لبعض الاتصالات التى قامت بها بعض العناصر الأوروبية من أجل مشروعات تجارية وحربية . ويبدو من ناحية أخرى أنها كانت اتصالات تنطوى على أطماع وأفكار صليبية ، وموجهة ضد الدولة الإسلامية والمسلمين . وقد استخدم الموقع لمروء بعض السفراء من الرهبان وغيرهم الى الحبشة ودنقلة ، وكانا معقلا المسيحية - آنذاك - فى قلب حوض النيل . ويظن البعض أن اتخاذها وكرا للتأمر ومركزا للنشاط المعادى للدولة الإسلامية حدث منذ أوائل القرن الرابع عشر الميلادى ، أى قبل تخريبها بحوالى قرن كامل . ويؤكد هؤلاء أن برسباى كشف النقاب عن تلك المؤامرات وتنبيه لتلك الأخطار التى تهدد سلامة المسلمين من مواطنى المسيحية فى حوض النيل جنوب مصر ، وتبين مؤامرة مرسومة بين كل من ملك الحبشة والملك الفونسو الخامس ملك أراجون من أجل شن حرب صليبية فى سنة ١٤٢٩ ميلادية . ويرون بناء على ذلك أن المماليك كانوا محقين فى سياستهم الجديدة التى تتلخص فى التشدد فى معاملة الأوربيين ، وحظر الملاحة عليهم خشية التسرب الى جدة أو الطور ، والتى أدت الى التدهور الملحوظ فى قيمة عيذاب . بل انهم كانوا على حق أيضا عندما أهملوا عيذاب وتسببوا فى خرابها حتى النهاية . ومع ذلك فإن الأوربيين لم يكفوا عن الاتصال عن طريقها بملك الحبشة من أجل المصلحة المشتركة فى رسم سياسة صليبية جديدة تتخذ من الحبشة قاعدة للهجوم على الدولة الإسلامية . ومن أهم الشخصيات التى مرت بموقع عيذاب وخرابها بدرو كوفلهام والفونس دبايغا رسولا ملك البرتغال الى الحبشة سنة ١٤٨٧ ميلادية ، أى بعد تخريبها بحوالى ستين سنة كاملة . وظل موقع عيذاب يحدد ويرسم على الخرائط حتى

كانت خريطة فريدوس سنة ١٤٩٩ والتي كانت آخر تلك الخرائط الذى ظهر عليها . ثم ضاع بعد ذلك كل أثر لموقع خرائب عيذاب فى كل الخرائط التى رسمت للبحر الأحمر وموانيه منذ أوائل القرن السادس عشر . ويظن أن ذلك كان نتيجة مباشرة لعاملين جديدين لهما علاقة لا باختفاء موقع خرائب عيذاب من الخرائط فحسب ، بل بتدهور كل تجارة وموانى البحر الأحمر عن ذى قبل وهذان العاملان هما :

١ - كشف طريق رأس الرجاء الصالح فى أواخر القرن الخامس عشر الميلادى واقبال التجارة المتبادلة بين آسيا وأوربا على ذلك الطريق الجديد .

٢ - دخول العثمانيين الى مياه البحر الأحمر وممارستهم حق السيادة على مياهه وسواحله وتحريم الملاحة على الأوربيين فيه شمال جدة .

وكلا العاملين كفيل بأن ينتزع من البحر الأحمر وموانيه جانبا كبيرا من التجارة التى كانت تمر به وتدعو الى ازدهار موانيه ونشاطها . وهكذا تضافرت كل العوامل وكل الظروف ووضعت نهاية لفصل آخر من فصول قصة الموانى على خط الساحل السودانى . وكانت هذه النهاية من ناحية أخرى سببا فى ازدهار ميناء آخر هو سواكن .

الفصل الخامس

سواكن الميناء العربى السودانى

موقع سواكن وملازمته لرسو السفن - ظهورها ونشاطها
نتيجة لحسن موقعها وصفته من وجهة النظر البحرية -
تحليل اسم سواكن وعلاقته بنشاطها - سواكن تعاصر
باضع وعيذاب وتغر بها تجارة التهريب وبعض من تجارة
الدويلات المسيحية - شهرتها بعد تخريب عيذاب
وانتقال الجدارب اليها •

سواكن

الميناء العربى السودانى

كان تخريب عيذاب وانهييارها من غير شك العامل الرئيسى فى تطور مركز سواكن وشهرتها كميناء فى خدمة التجارة والملاحة فى البحر الأحمر . ويعنى ذلك أنها أصبحت منذ أوائل القرن الخامس عشر الميلادى الميناء الأول الذائع الصيت فى خدمة التجارة السودانية التى تشترك فى التجارة العالمية . وقد قامت بدورها وحملت الأمانة خلال خمسة قرون ، تصل إليها الطرق وتنساب إليها السلع والمنتجات من قلب الأقاليم السودانية . ولعل أهم ما يميز تلك الفترة الطويلة فى تاريخ سواكن والتوجيه البحرى للتجارة السودانية ، هو تطور الظروف فى الداخل والخارج . وكانت تلك الظروف المتطورة الدائمة التغير فى السودان من جانب ، والبحر الأحمر من جانب آخر ، تلعب دورا خطيرا فى حياة سواكن وقيمتها فى خدمة الملاحة والتجارة . ونحن عندما نقرر قيمة الدور الذى قامت به بعد تخريب عيذاب لا نقصد مطلقا أنها قامت أو ظهرت فى ذلك الوقت بالذات . فهى قديمة وكانت معاصرة لأكثر من ميناء من الموانئ التى تعاقبت فى قيامها وتطورها وشهرتها على خط الساحل السودانى . ويعنى ذلك أنها قامت بوظيفة الميناء وخدمة التجارة والملاحة قبل أن تمنحها الظروف الفرصة الملائمة ، لأن تلمع وتشتهر وتتحول إليها السفن ، وتزدهر فى خدمة تجارة الدويلات المسيحية فى السودان . ونحن ان كنا لا نملك الدليل على تاريخ ظهورها وقيامها ومرور التجارة بها أو ورود السفن الكبيرة إليها ، فإن بعض الكتاب يشير إلى أن سواكن أو موقعها على وجه التحديد يعتبر من أقدم المواقع الذى قام فيه ميناء على خط الساحل لخدمة التجارة والملاحة . ويؤكد الأستاذ شاطر بوصيلى (١) أن استخدام موقع سواكن أقدم من النشاط البحرى والتجارى الذى مارسه اليونانيون البطالمة فى العهد البطلمى . ويرى أن تسميتها تدل على أنها من أصل مصرى

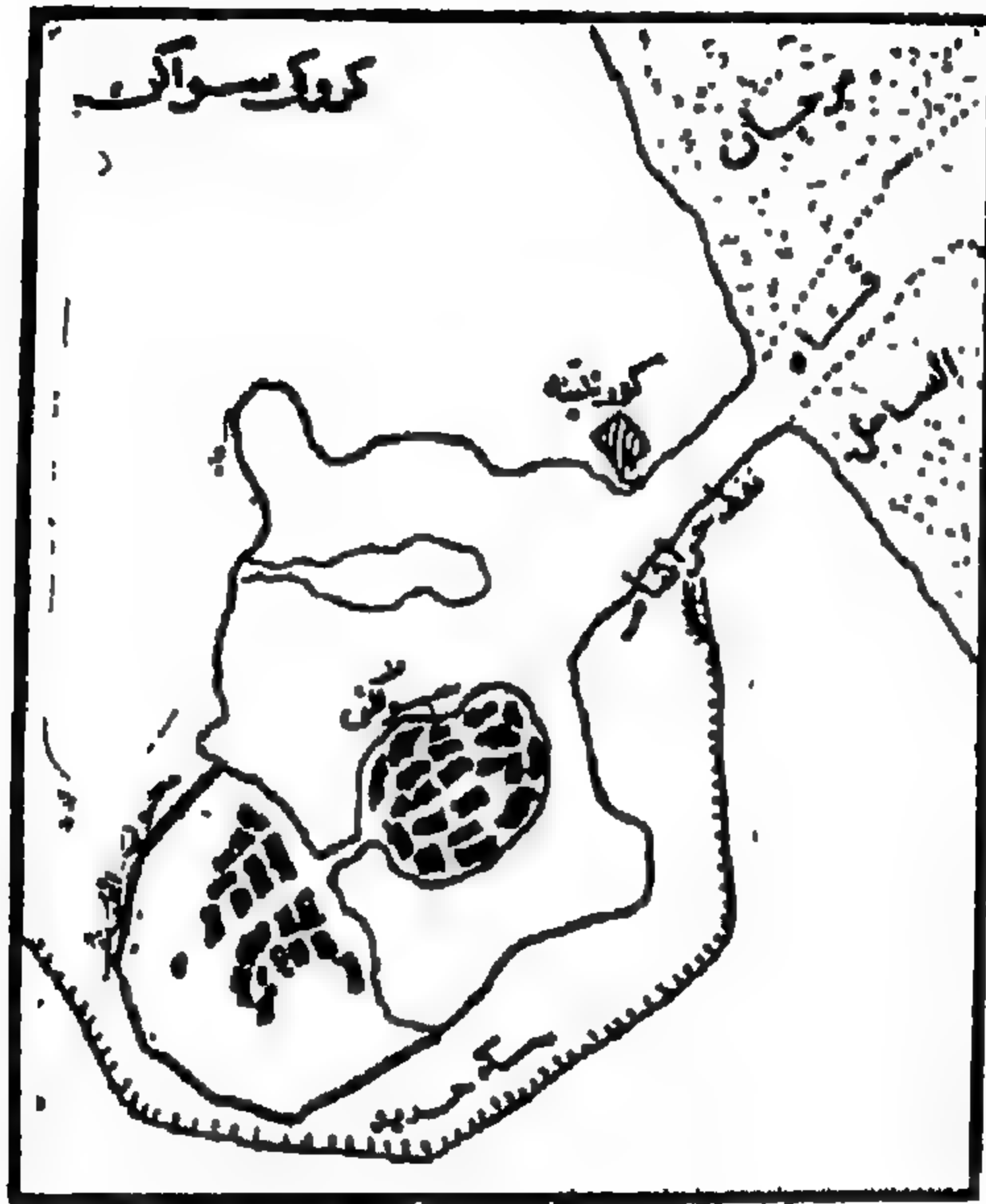
Bousely. S. A., The Greek Influence in the Blue (١)
Nile Valley. 1945.

أصيل قديم ، وهو شواخن Showa khon . ويعنى ذلك فى رأيه أنها كانت محطة شوا التى تعتبر اقليما نيليا من صميم الحبشة . ويذكر أن تحول الكلمة خن Khon الى كن Kon كانت نتيجة حتمية للظروف المتعلقة بخلو أبجدية اللغات البجاوية من حرف « الخاء » . وقد افترض البعض الآخر قيام سواكن فى نفس الموقع الذى قام فيه بطليموس ثيرون المركز البطلمى المشهور . وهذا الافتراض الأخير غير سليم من أساسه لأن كروفت الذى حقق موقع بطليموس وتغيرها من الموانى على خط الساحل السودانى أثبت قيامها فى الموقع الذى يوجد فيه مرفأ عقيق . ويرى أن سواكن ربما قامت ونشأت فى موقع آخر ، غير موقع بطليموس ثيرون ، وربما كانت تشغله ميناء أخرى من الموانى والمراكز البطلمية الكثيرة الأخرى ويعتقد أن ذلك الميناء البطلمى الآخر هو ليمن ليفنجلز - Limen Evanglais (١) ويرجح ليدن Lyden ميناء آخر قامت سواكن فى موضعه هو سوترليمن Soterlimen (٢) . وبمهما يكن من أمر فإن تعلق الكتاب بالبحث فى ذلك الموضوع ، والقول بأن الاصرار على أن موقع سواكن كان فى خدمة الملاحة والتجارة منذ أقدم العصور التاريخية يعنى شيئا ، ولا يمكن أن يكون غير ذى مغزى . ونحن نعتقد أن ذلك الاصرار يستند الى ادراك تام للموقع الممتاز والظروف الطيبة التى يتميز بها ذلك الموقع . والمفهوم أو المعروف أن هذا الجزء من خط الساحل السودانى يتميز بخليج طبيعى لحماية السفن من الأنواء والعواصف ، كما تلائم أعماقه رسو السفن ودورانها واستقبالها . ويعنى ذلك أن كل أولئك الكتاب يتصورون أن تجارة العصور القديمة ورواد الملاحة فى البحر الأحمر ، لا يمكن أن يفوتهم استخدام ذلك الخليج الذى تؤهله كل الصفات والمميزات المناسبة لخدمة السفن . وعلى كل حال فإن موقع خليج سواكن لا يبعد كثيرا عن الشروم والخلجان التى لجأ إليها رواد الملاحة ، وليس غريبا أن يكون واحدا منها .

Crawfoot, G. W: OP. Cit

P. 264 (١)

Lyden, J: Historical Account of Discoveries & Travels in (٢)
Africa. Vol II PP. 188 — 198



شكل (٤)

كروكي جزيرة سواكن والقناة التي تربط بين الميناء وعرض البحر

ولا يمكن للوصف مهما كان دقيقا أن يصور خليج سواكن وابداع الطبيعة في خلقه وتكوينه ، والطريق الذى يربط بينه وبين البحر المكشوف . وتوجد هناك ثغرة معقولة معتدلة تفصل فصلا تاما بين الحاجز المرجاني الخارجى الذى يكاد يمتد بحذاء خط الساحل ، وتوفر للسفن الأعماق الملائمة للمرور الى المرفأ . ويمتد الطريق من تلك الثغرة الى الجزء الدائرى من الخليج فى الداخل ، والذى توجد فيه جزيرة سواكن ، فى شكل ذراع من الماء يبدو مستقيما ، ولا يمكن لمن يراه أو يمر به أن يصدق من أول وهلة انه امتداد طبيعى . وربما تصوره البعض قناة صناعية من خلق الانسان ، لأن جوانبه مستقيمة ومنظمة الى حد كبير . ويتجه ذلك الذراع المائى الطبيعى بصفة عامة من الشرق الى الغرب ، تحف به الحواجز المرجانية الخارجية Barrier Reefs وحواجز مرجان خط الساحل Coastal & Fringing Reefs . وتكون الشعاب المرجانية على الجانبين باستمرار ، ومع ذلك فان من يمر بالذراع المائى يمكن أن يميز القناة الجانبية الضحلة التى تفصل عادة بين الحاجز الخارجى وحاجز خط الساحل . أما شعاب المرجان فوعرة ضخمة تكاد لا تغمرها الا بضغ أقدام قليلة من ماء البحر . ونود أن ننبه الأذهان الى أن امتداد الذراع واستقامته وتكون الخليج بصفة عامة يرجع الى ظاهرة حدوث التشققات والانكسار . ويعتبر ذلك أيضا مسئولا عن الأعماق التى تلائم رسو السفن فى قلب الخلجان والشروم ونهاياتها الداخلية . وليس ثمة ما يمنع من أن نكرر القول بأن معظم خلجان خط الساحل السودانى تكونت نتيجة لحدوث شقين متقاطعين على شكل صليب . ويمثل كل شق منها ذراعا تكون احدهما موازية لخط الساحل وتكون الأخرى متعامدة عليه بحيث يربط بين الذراع الأولى والمسطح المائى المكشوف للبحر الأحمر . وهذه الخلجان والشروم من طرازين اثنين - كما قلنا - يمتاز الأول بطول الذراع الموازية لخط الساحل وعمقها ، وقصر الذراع الأخرى التى تربطه بالبحر ، أما الثانى فيتميز بطول الذراع المرتبطة بالبحر عن الذراع الموازية لخط الساحل . وخليج سواكن من النوع الأخير الذى يتميز بطول الذراع المرتبطة بالبحر . ويبلغ أقل عرض لتلك الذراع حوالى ٢٠ ياردة وتحف بها عند الفتحة الخارجية والحواجز المرجانية ، التى تنحسر عنها المياه وتبدو مكشوفة فوق مستوى سطح البحر خلال عدد من الشهور من مايو الى أغسطس .

ولا يحف اليابس بالذراع الا على مقربة من نهايتها الداخلية لمسافة ميلين ، ويتصل بعدها مباشرة بالذراع المائى الأخرى ، الموازية لخط الساحل والتي تبدو فى شكل شبه دائرى غير منتظم ، وتوجد فيه جزيرة سواكن وجزيرة الحجر الصحى . وتقسم تلك الجزر المسطح المائى شبه الدائرى الى قسمين ، يمتد الأول على شكل ذراع قصيرة فى اتجاه الشمال الغربى وتتميز بالأعماق الضحلة وكثرة المخاضات (١) ، أما القسم الثانى فيمتد فى اتجاه الجنوب والجنوب الشرقى وهو عميق تقع فيه جزيرة سواكن . ولما كانت الأعماق فيما حولها مناسبة ومنتظمة وملائمة لرسو السفن ، فقد قامت فيما حولها كل مظاهر النشاط والمجهودات المتعلقة باستقبال السفن ورسوها والشحن والتفريغ . ومع ذلك فان دخول السفن وخروجها من الميناء كان لا يتم الا فى ساعات النهار حتى يمكن أن تمر فى سلام خلال المدخل وعبر الذراع المائية الطويلة ، دون أن تتعرض لخطر الاحتكاك أو الجنوح على الشعاب المرجانية . والواقع أن هذه الذراع الطويلة لا تمثل المدخل الوحيد ولكنها أنسبها جميعا لمرور السفن الكبيرة للملاحة البحرية . ويعنى ذلك أن ثمة مدخلين آخرين يمكن أن تسلكهما السفن وهما المدخل الشمالى والجنوبى . ويعتبر المدخل الشمالى الذى يمكن أن تسلكه السفن المتجهة من شمال البحر الأحمر نحو الجنوب أخطرهما جميعا ، فى مسافة تبلغ حوالى ٩٠ ميلا . أما المدخل الجنوبى والذى يبلغ طوله ٦٠ ميلا ، ويمكن أن تسلكه السفن القادمة من جنوب البحر الأحمر فى اتجاه الشمالى فهو أقل خطرا . والخطر فى كل من هذين المدخلين نتيجة طبيعية ومنطقية لأنهما عبارة عن طريقين فى القناة الضحلة الجانبية الموازية لخط الساحل تقريبا ، والتي ذكرنا أنها تكون محصورة عادة بين الحاجز المرجانى الخارجى والحاجز المرجانى الساحلى . أما المدخل الرئيسى فهو الأوسط والذى لا علاقة له مطلقا بالقناة الجانبية الضحلة . وهو أكثر عمقا وأقل طولاً فلا يزيد طوله على ٣٠ ميلا من عرض البحر الى جزيرة سواكن . وهذا المدخل الأخير كان مستخدما لمرور السفن البحرية ، ولكنه الآن بعد أن زادت أحجامها وزاد الغاطس منها وزاد النمو المرجانى على جانبيه ، بات خطرا ، ولا تستخدمه الا السفن البحرية التى لا يزيد الغاطس منها على ٢٠ قدما .

ويجدر بنا قبل أن نهتم بسواكن وقيمتها من وجهتي النظر التاريخية والاقتصادية أن نشير إلى أن تحليل اسم سواكن يتميز بالطرافة . والمفهوم أن ذلك الاسم لم يظهر ولم يستخدم ويتداوله الكتاب والناس إلا منذ العصر العربي الإسلامي . فهل يعني ذلك أنه اسم عربي أصيل . أو على الأقل أطلقه العرب على ذلك الميناء ؟ الواقع أنه ليس من السهل علينا القطع برأي معين في ذلك الموضوع . لأنه ليس ثمة دليل يمكن الاعتماد عليه . ومع ذلك فإن ثمة افتراضات وقصصا يتداولها الناس ويذكرها بعض الكتاب لتحليل اسم سواكن ومصدره ، والأصل الذي اشتق منه . ونذكر في مقدمة تلك الافتراضات الطريقة ذلك الرأي الذي أشار إليه الأستاذ شاطر بوصيلي في تحليل الاسم إلى مقطعين لكن مقطع منهما معنى مطلق ، ويؤلفان معا معنى عاما . وقد ذكرنا من قبل أنه لو صح ذلك الافتراض لكان دليلا على أنه ميناء قديم مارس فيه الإنسان خدمة الملاحة والتجارة منذ وقت بعيد . وتناول البعض الآخر الاسم من وجهة نظر أخرى ، وذكروا أنه مشتق من كلمة عربية أصيلة هي كلمة « سوق » . ويذكرون في معرض تأييد رأيهم أن منطقة الظهير التي تسيطر عليها صفات الصحراء وشبه الصحراء ، وتعرض للذبذبة كبيرة في كمية المطر السنوي من سنة لأخرى ، معرضة لأن يصيبها الجذب والتدهور في النمو النباتي الممثل في أعشاب قصيرة فصلية من حين إلى حين . ويعني ذلك الفقر وموت الحيوانات تدهورا في الموارد الأساسية للسكان . ويؤدي ذلك بطبيعة الحال إلى نزوح بعض السكان إلى الأراضي فيما حول الموقع الذي قامت فيه سواكن ، حيث تعلموا الصيد ومارسوا التجارة والتبادل التجاري مع من حولهم . وهكذا أصبح الموقع سوقا ومنها اشتق لفظ سواكن Suakim ثم حرف فيما بعد إلى سواكن . وهذا الرأي معقول من وجهة النظر الموضوعية ، ولكن ليس من الضروري أن نفترض القحط والجذب حتى يبرر ذلك تجمع السكان في ذلك الموقع وما حوله وممارسة التجارة . ولعل من الأوفق أن نتصور أن وصول بعض العناصر العربية النازحة من الجزيرة العربية واستقرارها واختلاطها بالبجاة كان سببا في التجمع والاهتمام بذلك الموقع الملائم لخدمة التجارة وتوجيهها . ونود أن نشير إلى أن هناك رأيا آخر طريفا وغريبا في الوقت ذاته ، لأنه يقول بأن كلمة سواكن مشتقة من لفظ « سجون » جمع « سجن » . والطريف بل الغريب أن يعتبر ذلك الموقع سجننا يضم الخارجين عن القانون والمجرمين ،

وأن الملك سليمان كان يستخدمه في ذلك الغرض . ويذكر أصحاب ذلك الرأي أن لفظ سجون أصابه تحريف مع مرور الوقت ، وأصبح « سكون » ومنها اشتقت كلمة سواكن . وثمة رأى آخر يدعمه الخيال وينبثق من قصة خرافية ، يفترض أصحابه أو يزعمون أن ذلك الموقع مرتبط بقصة طويلة هي قصة « السبعة جن » Sava gin . ويردد كثيرون هذه القصة ويرتبون حوادثها ومن ثم ينسبون إليها كلمة سواكن . وهم لا يعترفون بأن للخيال نصيبا كبيرا في رسم خطوطها وحبكتها . ومهما يكن من أمر فنحن لا نهتم كثيرا بتحليل الاسم أو الوصول إلى مصدره الذي انحدر منه ، وإن كنا نعتقد أنه ينحدر في الغالب من أصل عربى أصيل .

وقد عرف اسم سواكن وورد ذكره وشاع بين الناس لأول مرة خلال القرن الثامن الميلادى ، وكان ذلك عندما مرت فلول أسرة بنى أمية الهاربة بعد مقتل مروان الثانى سنة ٧٥٠ ميلادية في الفيوم . ويتفق ذلك التاريخ في واقع الأمر مع نشاط العرب النازحين والمهاجرين من جنوب شبه الجزيرة العربية وقبلها إلى المواقع الملائمة على خط الساحل الغربى للبحر الأحمر من أجل التجارة وخدمة الملاحة . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن سواكن عاصرت باضع الميناء العربى الخالص ، وأنها كانت تقوم بوظيفتها كميناء في خدمة التجارة التى ترد إليها في طرق تنساب من الداخل ، وتربط بينها وبين بعض مراكز التجارة على النيل . ويذكر المقرئى (١) صاحب الموعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار أن هناك طريقا من النيل إلى سواكن وباضع ودهلك وغيرها من جزائر البحر ، نجا منه بنو أمية الهاربون عندما جد أتباع العباسيين في ملاحقتهم . وليس غريبا أن يجمع المقرئى كل تلك المواقع - سواكن وباضع ودهلك - في موضع واحد ، لأنه يعنى بذلك أن المواقع التى مارس فيها العرب نشاطهم التجارى كانت على صلة وثيقة بوادى النيل في ظهيرها الأفريقى . وقد أشرنا في أكثر من موضع سابق إلى أن تلك النقاط والمراكز كانت لا تستند إلى خدمة الملاحة في البحر الأحمر كطريق هام لمرور التجارة الدولية ، بل كانت تدعمها تجارة منطقة الظهير والاتصال المنتظم فيما بينها . ولما كانت سواكن قد عاصرت باضع خلال خمسة

قرون على الأقل وعيذاب من بعدها ، فإن ذلك يعنى أنها عاشت فترة طويلة تمتد من حوالى القرن الثامن الميلادى الى القرن التاسع عشر الميلادى . ولكننا نود أن نشير الى أن تاريخ حياتها الطويل - وإن كان متصلا - إنما ينقسم الى قسمين متباينين تماما . حقيقة أنها كانت دائما فى خدمة التجارة السودانية ، ولكنها كانت تعاصر باضع وعيذاب ، وكان موقفها مختلفا تماما عنه بعد أن انفردت بتلك الخدمة وأصبحت سيده الموانى على الساحل السودانى . وتصور الفترة الأولى من تاريخ حياتها والتي تمتد من أوائل القرن الثامن الميلادى الى أوائل القرن الخامس عشر ، الصفحات الأولى من خدماتها للتجارة السودانية وللدويلات المسيحية والتوجيه البحرى للسودان . ومع ذلك فإن قيمتها خلال هذه الفترة كانت محدودة اذا ما قورنت بقيمة كل من باضع ومن بعدها عيذاب . وينبثق ذلك من علمنا بحقيقتين هما : أن جزءا كبيرا من تجارة الأقاليم السودانية كانت تمر بطريق باضع ثم عيذاب لما لهما - على التوالى - من علاقات مترايدة مع التجارة الدولية ، بالإضافة الى أن سواكن لم تكن على صلة وثيقة بالسفن الملاحية الكبيرة القادمة من المحيط الهندى . ويبدو أن باضع ثم عيذاب كانت شهرتهما وطبيعة خدماتهما للتجارة والملاحة تقلل من قيمة سواكن وتحجبها فلم يكن لها ذكر . ولنضرب لذلك مثلا بعدم ورود ذكرها فى عقد الأمان الذى أعطاه عبد الله بن الجهم للملك كانون بن عبد العزيز عظيم البجة سنة ٨٣١ ميلادية (١) . ولكن ذلك كله لا يعنى شيئا بالنسبة لوجودها ومعرفتها باسم سواكن وقيامها بدور ما فى خدمة التجارة والتبادل ، لأنها كما قلنا قد عرفت منذ القرن الثامن الميلادى عندما مر بها الأمويون الهاربون . وتؤكد جميع المراجع العربية القديمة أن سواكن وظهيرها كان يستقبل أفواجا من الأسر العربية خلال القرون التاسع والعاشر والحادى عشر . وكانت تلك العناصر تصل اليها عبر البحر من اليا بس المقابل مباشرة طلبا للاستقرار فى الوطن الجديد . ويذكر بلونس Bloss أن من بين تلك الأسر العربية أسرة أرتيجا التى ربما تكون قد وصلت اليها خلال القرن التاسع الميلادى (٢) .

١ - المقرئزى : الخطط صفحة ٢٧٣

Bloss, J. F. K. : The Story of Suakin S. N. R. P. 280 (٢)

ويبدو أن سواكن ظلت منذ أن بدأ سيل التسرب العربى وحتى سنة ١٢٥٥ ميلادية قرية صغيرة محدودة القيمة سكانها من الهنغ ، وأنها كانت تخدم نشاطا محدودا لمروور تجارة الدويلات المسيحية فى قلب خوض النيل الأوسط . وتبرر الحقيقةتان السابقتان عدم امتداد المد الصليبي البحرى التى تسربت بعض موجاته الى مياه البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن الثانى عشر الميلادى على وجه التحديد . وكان اهتمام أرنطاط زعيم الصليبيين موجهها الى الموانئ الكبيرة العربية الإسلامية كعذاب وجدة فقط . ومهما يكن من أمر فإن المسعودى الذى وصف سكان سواكن والنازلين بجزيرتها فى الفترة الأولى من تاريخ حياتها يذكر أنهم من الخاصة ، ويصفهم ياقوت الحوى فى سنة ١٢٢٤ ميلادية بأنهم خليط من الزنوج والمسيحيين ، وأنهم يشتغلون بخدمة التجارة وتوجيهها ، ويمثلون العملاء التجاريين الحقيقيين لكل من الحبشة والنوبة المسيحيين . ونحن ننظر لكتابات ياقوت نظرة جدية ، ونعتبرها هامة ومجدية ، لأنها تعاون الباحث فى الوصول الى عدد من النتائج الأصلية والأساسية التى تحدد قيمة سواكن ووظيفتها ومركزها كميناء . وأهم هذه النتائج هى :

١ - النتيجة الأولى أولية فى جملتها وتفصيلها ، ذلك أنها كانت فيما يبدو - فى ذلك الحين - مركزا من مراكز النشاط التجارى وخدمة الملاحة على الساحل السودانى ، وأنها كانت على جانب كبير من الشهرة حتى جذبت أنظار الكتاب العرب وأثارت انتباههم . وإذا كان ياقوت قد حدد صفة سكانها ، فإن ذلك يعنى أن العرب كانوا فيها أقلية محدودة . وأن هذه الأقلية المحدودة لم يكن الحديث عنها فى الواقع الدافع لذكر سواكن ، إنما كانت قيمتها وخدماتها ومركزها هى الدافع الاصيل الى ذلك .

وقد لا نعبأ كثيرا على حد تعبير كروفورد (١) Crawford بأن سكانها من المسيحيين فهو لا يشق تماما فيما ورد عن تغليب العناصر المسيحية لا لعدم ثقته فى قول ياقوت ، بل لأنه يعتقد أنهم كتجار يتميزون بأنهم أصحاب حيلة ودهاء ومكر ، يتلونون من أجل مصالحهم الخاصة ، فهم مسيحيون حين يتعاملون مع الدول المسيحية ، ومسلمون فى تعاملهم مع العرب المسلمين . ومع ذلك فنحن

(٨) Crawford, O. G. S. : The Fung kingdom of Sennar P.119

لا نود أن نحمل قول ياقوت كل ذلك الجدل ، الذي يستند الى الظن والتخمين ،
ونستطيع أن نذكر أن المسيحيين كانوا يستقرون في جزيرة سواكن ، وأنهم
كانوا يعيشون جنباً الى جنب مع المسلمين في سلام وأمن تامين . وكان
المسيحيون المستقرون في الغالب ممثلين للتجار الذين يستخدمون سواكن ،
ويتعاملون مباشرة مع دولتي النوبة المسيحية والحبشة . ولا شك كذلك في أنها
كانت مركزاً هاماً نسبياً ، وأنها ضمت جاليات وعناصر واردة من الخارج .
يرتبط كيانها ومصيرها وبقاؤها بذلك النشاط التجاري . ومصر ذاتها التي
كانت لها السيطرة على عيذاب كانت تهتم بنشاط سواكن وترعاه من بعيد ،
بل ربما كان لها مصالح تجارية ، ورعايا مقيمون مشغولون بالتجارة . وهناك
أدلة قوية على قيام تلك العلاقات الاقتصادية الوثيقة بين مصر وسواكن .
ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنها كانت على علاقة ما بالتجارة الدولية في البحر
الأحمر وحركة الملاحة التي تملأ البحر نشاطاً وحركة . ولعل أهم ما يدعم قيام
العلاقات بين سواكن ومصر هو صيغة الاحتجاج المصرى الذى وجهه سلطان
مصر في سنة ١٢٦٤ ميلادية لسلطان سواكن ، ومطالبته اياه بحسن معاملة
التجار . بل لقد اتبع ذلك بايفاد حملة حربية في السنة التالية مباشرة بقيادة
حاكم قوص ، لتأديب سكانها وسلطانها بالنسبة لسوء معاملتهم للتجار .

٢ - وتلقى النتيجة الثانية الضوء على طبيعة العلاقات بين سواكن وأهل
سواكن من ناحية ، وبين مناطق الظهير القريب والبعيد من ناحية أخرى .
واشارة ياقوت الصريحة في تقرير مرور تجارة الدويلات المسيحية عن طريقها
تعنى صراحة أنها كانت بمثابة النافذة التي يطلون منها على العالم . أما فيما
يتعلق بالظهير القريب فلا مناص من افتراض سيادة العلاقات الطيبة فيه لأن
ذلك هو المبرر الوحيد الذى يفسر مرور التجارة وامتداد الطرق والدروب في
قلب أوطان البجاة . وقد أشار المقرئى وابن سليم الأستوانى الى تلك الطرق
وأنها كانت تربط بينها وبين مراكز جميع التجارة على النيل وتنساب فيها
السلع والمنتجات السودانية .

وهكذا كانت سواكن مركزاً لنشاط تجارى استرعى نظر مصر وجذب
انتباهها ، حتى عمل سلاطين المماليك على وضع أيديهم عليها نهائياً . وليس

من السهل علينا أن نجلو الأمر أو أن نصل الى أصوله وحقيقته ، ومع ذلك فإن هنالك أكثر من دافع يبرر انتباه مصر والسعى الى السيطرة عليها . ونذكر أن أهم تلك الدوافع وأبلغها أثرا هي وضع الحد للتهديد المباشر أو غير المباشر الذي كان يعترض تجارة البحر الأحمر من ناحية ، واحكام الرقابة على الدويلات المسيحية وعلاقاتها مع الخارج من ناحية أخرى . وربما كان الاهتمام منبثقا من الرغبة الملحة في تقوية الروابط بين الدول العربية الاسلامية وبين الأعداد المتزايدة من العرب والعناصر العربية التي استقرت في السودان ، وعلى هوامش الدويلات المسيحية . ومهما يكن من أمر فإن سقوط سواكن في يد مصر كان له مغزى سياسى بعيد الأثر في السودان ذاته ، لأنه يغنى احكام السيطرة والرقابة العربية الاسلامية على المنفذ البحرى ، والتهديد المباشر لمعاقل المسيحية في النوبة . وباتت كل الطرق التي كانت تجد فيها منفذا مباشرا الى العالم الخارجى تمر في قلب اراضى العرب المسلمين . وكان سقوط سواكن في نظر مسيحيي النوبة خطرا وتهديدا ، وبان رد الفعل المباشر في المناوشات والهجمات التي قام بها الملك داود على عيذاب وأسوان ، كما يتمثل في الامتناع عن دفع البقط . وكان النزاع بين الدويلات المسيحية والعرب في مصر يتجدد من حين لحين ، بعد أن شعروا بعزم مؤكده من جانب مصر على تهديد مصالحهم التجارية ، وزعزعة كيان دويلاتهم . وهكذا بات سقوط دولتي النوبة المسيحيتين محققا ، ومكتوبا له أن يتم مع مرور الوقت وبطريقة يغلب عليها الطابع السلمى . وبذلت مصر من جانبها كل ما في وسعها لرعاية سواكن والساحل السودانى في ظهيرها ، وكانت الحملات تصلها من حين الى حين لحفظ النظام وقرار السلام وتثبيت السلطة وجلب السلع وجباية الضرائب (١) . وقد وجهت بعض تلك الحملات ضد البدو في ظهير سواكن لوضع حد لسلطانها وتعويقها مرور التجارة أو تعريضها للخطر ، ووجهت في بعض الأحيان الأخرى الى نقط ومراكز ومعاقل في قلب النوبة المسيحية ذاتها . (٢) وكانت من بين تلك الحملات ، الحملة التي سورها السلطان الناصر سنة ١٣١٠ ميلادية الى سواكن لتثبيت يد مصر عليها وتأمين التجارة المارة بها . واذا

Bloss, J. F. E: OP. Cit P. 182

(١)

Muir, W.: The Mamluke or Slave Dynasty of Egypt P.72 (٢)

علمنا أن دولة مقرة المسيحية قد لقيت نهايتها سنة ١٣٤٠ ميلادية ، فان ذلك يدلنا بطريقة عملية على مدى القيمة الاستراتيجية والاقتصادية لميناء سواكن بالنسبة للنوبة المسيحية . وقد أدى سقوطها في يد العرب المسلمين في مصر الى اغلاق آخر منفذ كانت تتصل به مع الخارج ، وأصبحت المسيحية في حوض النيل - النوبة المسيحية - بمثابة جزيرة مسيحية في قلب محيط اسلامي ضخم يتزايد مده من حين الى حين ، فيقتطع منها مساحات وأجزاء كبيرة نتيجة للتسرب السلمى للقبائل العربية .

.....

وعندما ننتقل الى الحديث عن سواكن وقيمتها كميناء في خدمة التجارة واستقبال السفن خلال تلك الفترة نجد أنفسنا مضطرين الى الاعتماد على ماورد عنها في كتب الرحالة العرب ، الذين كان لهم النشاط في الزيارة والكشف الجغرافي . ويعتبر ابن بطوطة واحدا من أولئك الرحالة الذين نسبوا لأنفسهم زيارة جزيرة سواكن ، وتحدث عنها . وقد أورد ابن بطوطة في كتابه تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار ذكر سواكن وفصل القول في صفة الميناء ، وما كان من أمر زيارته لها في القرن ١٤ الميلادي . ويذكر أن زيارته كانت اضطرارية من غير قصد أو تدبير ، وأنها حدثت عندما اضطرت سفينته أن ترسو في طريقها من جدة الى عيذاب عند رأس دواير في منتصف المسافة بين عيذاب وسواكن . ويعنى ذلك أنه انتهز فرصة الرسو والتوقف عند رأس دواير - روايا - فقصد سواكن بطريق برى ، يمتد بحذاء الساحل للتعرف عليها ، وتسجيل بعض المعلومات عنها . وقد أبرز صراحة الاختلاط الواضح بين سكانها الأصليين من البجاة وبين بعض الأسر العربية والمصاهرة فيما بينها . وهذا القول الذى ذهب اليه معقول ويتفق تماما مع رأينا في أنها كانت نقطة من النقاط التى تسربت عن طريقها بعض العناصر العربية من اليابس المقابل في شبه الجزيرة العربية . ولكن الغريب فعلا أن يصف ابن بطوطة جزيرة سواكن ، ويذكر أنها تبعد بمسافة ستة أميال عن خط الساحل . وهنا

ينبثق الشك في وصفه ، بل وفي زيارته للميناء (١) ويرى البعض منهم بلوس Bloss أن ابن بطوطة مخرف ، ولا يصدق وصفه على سواكن من وجهة النظر الموضوعية . ويرون أنه ربما انطبق على جزيرة بهادور التي تقع الى الجنوب قليلا في قلب جزيرة نوارات . ويبرر بلوس اعتراضه على أساس أنه ليس من المعقول مطلقا أن يقطع ابن بطوطة - المسافة بين رأس دواير - روايا - وجزيرة بهادور في يومين اثنين فقط في رحلة شاقة طويلة على ظهور الابل ، وأنه لو افترضنا جدلا صدق ابن بطوطة ، فإن ثمة أدلة مادية تؤكد ذلك الخطأ الجسيم الذي وقع فيه . وأن ذلك يعنى من ناحية أخرى أنه لم يذهب أصلا الى سواكن في أثناء زيارته للساحل السوداني ، وأنه اعتمد في وصفه غيرالدقيق على ما سمعه من الرواة الذين التقى بهم في رأس دواير وربما في عيذاب . ويعتقد أن في وصفه مايوحى بعدم الصدق وذلك على ضوء ما أورده أساسا عن المسافة بين خط الساحل وجزيرة سواكن ، والتي قرر أنها تبلغ حوالى ستة كيلو مترات . وحقيقة الأمر أنها لا تبعد الا بمسافة ضئيلة للغاية لا تتجاوز بضع عشرات الأمتار تفصلها عن أراضى الظهير المعروفة محليا باسم القييف . وليس من المعقول قطعا أن نفترض تراجع البحر في القرون الخمسة الأخيرة كل هذه المسافة ، لأنه اذا ما علمنا أن ارتفاع يابسن الجزيرة عن مستوى سطح البحر في الوقت الحاضر لا يتجاوز بضع أقدام قليلة ، ويصبح من الصعب علينا قبول فكرة تراجع مياه البحر كل تلك المسافة . بل انه يعنى من ناحية أخرى أن جزيرة سواكن كانت تحت سطح البحر تماما في فجر القرن الخامس عشر الميلادى . ولا حيلة لنا في تبرير ذلك التخريف ، ولا مناص من أن نذكر أن ابن بطوطة لم يصل أصلا الى سواكن ولم يبق بزيارتها . وربما كانت تسجيلاته خلاصة ما وصل الى علمه دون أن يرى بعينه ، وربما كان وصفه منطبقا على مجموعة جزر سواكن التي تبعد عن خط الساحل بمسافة كبيرة ، وتقع في نفس العروض تقريبا ، ولا علاقة بينها وبين جزيرة سواكن التي كانت ميناء لخدمة التجارة . وبناء على ذلك كله وعلى خلو كتب العرب من التفصيلات ، يكون من

(١) ابن بطوطة : مهذب رحلته المسماة تحفة النظائر فى غرائب الامصار وعجائب الاسفار

الصعب علينا أن نضع لسواكن الصورة الصادقة في اطار الحقيقة ، عندما نعبر عن قيمتها وخدمتها للتجارة والملاحة في البحر الأحمر .

ويمكن القول ان سواكن ظلت خلال تلك المرحلة من تاريخ حياتها والتي استمرت الى السنوات الأولى من القرن الخامس عشر الميلادي من الموانئ الصغيرة غير المشهورة . حقيقة أنها كانت تؤدي خدمات للتجارة ، ولكن لم تكن سفن الملاحة الكبيرة المحيطة التي تعمل على خدمة النقل والتجارة في البحر الأحمر وترسو في عيذاب ثم الطورتصل اليها . ويعني ذلك أن خدماتها كانت محدودة مؤداها تصريف بعض سلع الدويلات المسيحية ، ومرور الحجاج من المسيحيين الى الأراضي المقدسة في اورشليم . وقد استمر مرور الحجاج المسيحيين حتى أوائل القرن السادس عشر الميلادي ، حيث ازداد المد العربي الاسلامي وقضى على البقية الباقية من معاقل المسيحية في النوبة العليا . ويغلب على الظن أن سفن الملاحين العرب كانت تنفرد وحدها بخدمة الاتصالات مع سواكن حتى أنها احتكرت نقل التجارة منها واليها . وتشير المراجع الى أنهم وحدهم كانوا العارفين بالمسالك المؤدية اليها من عرض البحر ، وأنهم كانوا يصلون اليها في يسر وأمن تامين . ويعني ذلك أنهم كانوا يحتكرون التجارة ذاتها والتبادل عليها وتسويقها في أجزاء من الدول العربية الاسلامية . ومن بين تلك السلع تجارة العبيد (الرقيق) التي كانت تجد سوقا مزدهرة في قلب شبه الجزيرة العربية . ويمكن أن نضيف الى ذلك أيضا أنها كانت في خدمة تجارة التهريب ومرور السلع المحظورة التي ربما كان من غير الممكن مرورها بطريق آخر الى السوق الخارجية . ونحن لا نعلم بطبيعة الحال شيئا عن طبيعة تلك التجارة الهاربة، ولكنها في الغالب كانت في صورة سلع يتم تهريبها من سواكن لا لأنها محظورة وممنوع تداولها والتعامل فيها ، بل ربما كان لمجرد التهريب من دفع الضرائب والمكوس الجمركية عليها في ميناء آخر يخضع لاشراف حكومي منظم كعيذاب . ويبدو أن تجارة التهريب قد زاد حجمها واقبالها على المرور بسواكن خلال النصف الثاني من القرن الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين . وربما كان ذلك من بين العوامل التي أدت الى اهتمام حكومة مصر بالسيطرة عليها واخضاعها للرقابة المصرية ، بل لو صبح ذلك لكان من الممكن اضافته الى مجموعة العوامل التي كانت سببا في تدهور قيمة عيذاب واضمحلالها . ولا يمكن أن نعني بذلك

صراعا بين عيذاب وسواكن أو منافسة رسمية على الاستئثار بمرور تجارة
الظهير من الأقاليم السودانية .

ومهما يكن من أمر فقد انتهت الفترة الأولى من تاريخ حياة سواكن دون أن
يكون لسواكن أو لأهل سواكن أو المنتفعين بها علاقة أصيلة بذلك . والواقع
أن انتقال سواكن من حال إلى حال ترتب على المحنة التي تعرضت لها عيذاب
— كما ذكرنا من قبل — على يد سلطان المماليك في حوالى سنة ١٤٢٦ ميلادية ،
وترتب عليها أن فروهاجر عندها بعض أهلها إلى سواكن لاستئناف حياتهم في
خدمة التجارة والملاحة ، لأنهم كانوا قد ارتبطوا فعلا بذلك المورد من موارد
الكسب . وتؤكد المراجع أنه في نفس تلك السنة بالذات والتي خربت فيها
عيذاب وصلت السفن التجارية الكبيرة المحيطية إلى سواكن من الهند والصين .
فكان ذلك بداية عهد جديد ، وتصدرت منذ ذلك الحين موانئ الساحل
السوداني ، واعتلت مرتبة ممتازة بين موانئ البحر الأحمر بصفة عامة .

الفصل السادس

سواكن

الميناء العثماني السوداني

تعرضها للذبذبة بين الشهرة والتدهور - ارتباط
الذبذبة في القرن الخامس عشر بعوامل مختلفة - ظهور
القوة العثمانية والسيطرة على سواكن وخط الساحل -
ظهور قوة الفنج في الأقاليم السودانية - الاتفاق بين
القوتين على مرور التجارة بها وعودة النشاط إليها •
عودة الى الذبذبة والتدهور في القرن ١٧ ، ١٨ وأوائل
القرن ١٩ •

سواكن

الميناء العثماني السوداني ..

ليس غريبا أن تصبح سواكن بعد تخريب عيذاب ميناء السودان الرسمي في خدمة مرور التجارة والسلع السودانية والأفريقية التقليدية . ونحن نؤكد أن شهرتها وازدياد قيمتها كانت تستند إلى ظروف تنبثق من واقع الظروف السياسية والاقتصادية . أما الظروف السياسية فتفهم على ضوء علمنا بالتوسع المصري والسيطرة على ذلك الجزء من أقصى شمال شرق السودان خلال القرن الخامس عشر الميلادي . ويعني ذلك ظهور القوة السياسية التي يتحتم وجودها ونشاطها في رعاية ومساندة موانئ الساحل السوداني ، ودفع خطر البدو الذين يعيشون في ظهيرها عنها . وكانت الظروف الاقتصادية من ناحية أخرى والتي تلخص في انتظام الملاحة في البحر الأحمر وتدفق التجارة المتبادلة بين الشرق والغرب تعني ازدياد الحركة في موانئ البحر الأحمر بصفة عامة . هذا بالإضافة إلى أن التطورات الحضارية في العالم كانت تسبب في الإقبال على سلع ومنتجات الأقاليم السودانية والأفريقية كسكن الفيل وريش النعام والضمغ والعبيد (الرقيق) . ومع ذلك فإن هذه المرحلة من تاريخ سواكن والتي تمتد من أوائل القرن الخامس عشر إلى أوائل القرن التاسع عشر الميلادي تتميز بظاهرة غريبة ، وهي الذبذبة وتفاوت قيمتها وشهرتها في خدمة التجارة والملاحة من حين إلى حين . ولا يمكن أن يسجل الخط البياني لها صعودا مستمرا في الشهرة ، بل هي تارة ميناء هامة مشهورة ومزدهر صيتها كمنفذ للتجارة السودانية ، وكمرقا لاستقبال وخدمة سفن التجارة الدولية ، ثم تعود فتخبو شهرتها وتفقد قيمتها وتتدهور أهميتها إلى حد خطير يثير الدهشة . وتلك فرصة مناسبة ننتهزها لنقدم رأينا في صفة موانئ البحر الأحمر ، والتي تتميز جميعها بحساسية أكثر من غيرها من موانئ العالم وتتأثر بأي هزة تعرض لها الملاحة . بل إن انعزالها وبعد مناطق الظهير المنتجة عنها بمسافات ليست بالقصيرة وإحتياج المنتجات لأن تمر إليها في مناطق فقيرة ، يعيش سكانها في بدوامة تامة ، يعني أن مقومات حياتها لا تخضع لإرادتها مطلقا .

وتفسير ذلك التذبذب الذى أصاب قيمة سواكن بين الصعود والهبوط وتعاقب الأهمية والتدهور ، لا يكون الا على ضوء الفهم الحقيقى الكامل لطبيعة العلاقة بين القوة المسيطرة على الساحل السودانى وظهيره من جانب ، والنيارات السياسية والاقتصادية فى البحر الأحمر وعلاقتها بالطرق الرئيسية الأخرى التى تسلكها التجارة الدولية بين الشرق والغرب ، كطريق الخليج الفارسى والطرق البرية عبر آسيا من جانب آخر . والواقع أن سواكن وغيرها من موانئ البحر الأحمر كانت تتحمل دائما عبء كل التطورات والظروف التى تتحكم فى البحر الأحمر وقيمتها كشرىان لمرور التجارة وعبرها من الجانب الآسيوى الى حوض البحر المتوسط وأوروبا . ولنضرب لذلك مثلا بقيمة سواكن فى القرن الخامس عشر الميلادى من سنة ١٤٢٦ الى سنة ١٥٠٠ م ، فهى كما ذكرنا بعدما انفردت بخدمة الملاحة والتجارة باتت مشهورة مزدهرة غنية وظلت كذلك حتى وجدت ظروف معينة فى أواخر القرن الخامس عشر حجبت شهرتها وقللت من أهميتها . ويمكن أن نلخص تلك الظروف فى حدثين أساسيين وخطيرين هما : -

أولا - كشف طريق رأس الرجاء فى أواخر القرن الخامس عشر الميلادى ، واتجاه جانب كبير من الملاحة المحيطية اليه حتى بات منافسا خطيرا لكل الطرق التى تمر بها التجارة بين الشرق والغرب ومن ضمنها طريق البحر الأحمر .
ثانيا - تدهور النفوذ المصرى على خط الساحل وفى البحر الأحمر وذلك كنتيجة لاضطراب الحياة السياسية وتدهورها فى دولة المماليك فى مصر ذاتها . ويعنى ذلك أن البحر الأحمر والتجارة والملاحة فيه فقدت القوة التى تحفظ نظامها . وإذا أضفنا الى ذلك تناقض حجم التجارة المارة به فان ذلك يعنى اتجاه بعض الوسطاء الى أعمال السطو والقرصنة ، الأمر الذى أدى الى مزيد من التدهور .

وليس ثمة شك فى أن تدهور الموقف فى البحر الأحمر وتجزأته كان له انعكاسات حتمية أصابت شهرة سواكن وقيمتها فى الصميم . بل ان تدهور واضمحلال القوة السياسية والاقتصادية لدولة علوة فى أواخر القرن الخامس عشر وقبل انهيارها بسنوات قليلة كان له انعكاسات أخرى فى مرور التجارة

والمنتجات من الأقاليم السودانية إلى سواكن : وليس أدل على صدق تلك الحقيقة من أنها عادت بعد سنوات قليلة في فجر القرن السادس عشر إلى التمتع بالشهرة وازدياد حجم التجارة وعدد السفن الواردة إليها حتى تربعت على قمة المجد مرة أخرى . وكان ذلك نتيجة مباشرة وحتمية لانقضاء عوامل الضعف . التدهور ومولد الظروف الجديدة التي تبلورت في كل من الأراضي السودانية والبحر الأحمر . وتتمثل تلك الظروف في ظهور قوة الأتراك العثمانيين وسيطرتها على كل من مصر والبحر الأحمر من جانب ، وقيام دولة الفنجي وظهورها في الأراضي السودانية وفرض سلطانها على مساحات كبيرة في الجزء الأوسط من حوض النيل من جانب آخر . ولعل من الطريف أن نشير إلى أن القوة العثمانية اعتمدت على البحر الأحمر والنشاط في مياهه من أجل السيطرة عليه وعلى سواحله وموانئه ، وكان ذلك على نقيض السياسة المملوكية التي فضلت دائما الاستناد إلى اليابس والاعتماد على القوة البرية لتحقيق نفس الأغراض (١) . وتكاد تعيد سياسة العثمانيين إلى الأذهان ما كان من أمر السياسة البطلمية أو سياسة وسطاء التجارة من العرب الذين اعتمدوا على مظاهر القوة البحرية والنشاط البحري لهم ، في وضع أيديهم على نقاط ومراكز التجارة على خط الساحل . أما اليابس فيظهر خط الساحل وما وراءه تلال البحر الأحمر فقد وضعت قوة الفنجي المساعدة حداً لآخر دويلة من دويلات النوبة المسيحية سنة ١٥٠٤ ميلادية ، وشغلت ذلك الفراغ السياسي الكبير . وكان قيام دولة الفونج وظهورها سابقاً بفترة قصيرة للغاية لوصول النشاط والقوة العثمانية إلى مياه البحر الأحمر وسواحله ، ومع ذلك فإن تجمع أجزائها استغرق بعض الوقت . وجدير بالذكر أنها كدولة قامت على أسس من المعاهدات التي عقدت لتجمع شمل بعض المجموعات القبلية في شكل اتحاد فيدرالي لها منه المظهر على الأقل . وتجمع كل الدراسات التي تناولت الفنجي وكيانهم السياسي على أنها دولة جمعت الأهداف الاقتصادية والتجارية بين أجزائها قبل أي شيء آخر : وعلى الرغم من أن تجمع الفنجي كان في قلب السودان الأوسط فيما حول النيل وروافده الكبرى إلا أن نشاط الدولة

Crawford, O. G. S : The Fung Kingdom of Sennar. P. 123 (١)

وعنايتها وحملاتها وجهت مباشرة الى شمال شرق السودان فيما بين التلال والنيل ، من أجل بسط نفوذها والاستيلاء على مناجم الذهب ، والاتصال بالمنفذ الطبيعي لمرور التجارة على خط الساحل وتأمين الطرق اليها . ونحن حفيظة لا ندرك طبيعة الاتصال أو العلاقات بين الفنج وسواكن في ذلك الوقت المبكر ، ومع ذلك فان قيام الفنج بحفر حفير الفلاح قرب سواكن وتجهيزه من أجل توفير الماء لها ، يحمل أكثر من معنى ، ويدل على اهتمام حقيقى بسواكن وقيمتها لمرور التجارة . ويشير جاكسون صاحب كتاب سن النار Jackson الى أن عبد الله جماع حليف سلطان الفنج كان يشرف على سواكن ضمن ممتلكاته . ومع ذلك نحن لا نملك الأدلة التي تدعم ذلك الزعم لأنها خضعت للنفوذ والحكم العثماني بعد وقت قصير للغاية من قيام دولة الفنج . ونعتقد أن اهتمام الفنج بسواكن من الأمور المقبولة شكلا وموضوعا ، لأنها دولة قامت - كما ذكرت - على أسس من الواقع الاقتصادي ، وهي خدمة التجارة والتبادل التجاري . وليس ثمة شك في أن سنار عاصمة الفنج كانت مركزا لتجميع التجارة وتوجيهها ، وكانت تربطها القوافل في الاتجاهات المختلفة بكل من مصر ودنقلة والحبشة ودارفور وفزان . هذا بالإضافة الى الطرق التي تربط فيما بينها وبين سواكن على خط الساحل السوداني . وكانت الاتفاقات والمواثيق والعهود بين الفنج ومعظم القبائل على امتداد الطرق تنظم مرور القوافل وتمنحها الأمن والحماية والسلام .

واذا كنا قد فصلنا القول في قيام الفنج وظهور العثمانيين باعتبارهما مسئولين عن ارتفاع قيمة سواكن ، فان ثمة حقيقة تدعم ذلك القول وتفسره ، وهي أن الاتفاق بينهما كان قائما على تنظيم مرور التجارة وخروجها الى السوق العالمية . ولم يسجل التاريخ صراعا أو نزاعا بين قوة الفنج والقوة العثمانية في سواكن في أى وقت من الأوقات خلال القرن السادس عشر الميلادى . وكان الفنج يتكفلون بتجميع السلع والمنتجات وتوجيهها فتتمر القوافل في رعايتها عبر الطريق من سنار الى كسلا ، ثم الى سواكن في سلام وأمن وانتظام ، أما العثمانيون فكانوا يشرفون في سواكن على تسويقها وشحنها والتبادل عليها . وكان لذلك التعاون الايجابى أثر فعال في ازدياد حجم التجارة وارتفاع قيمة سواكن وازدهارها . ويبدو أن تجارة البحر الأحمر قد عادت الى سابق عهدها من نشاط وازدهار بعدما أعاد العثمانيون الأمن فيه ، حرصا منهم على مركزهم

الحيوى الممتاز ، وعاد الأوروبيون اليه لا من أجل التجارة فحسب ، بل من أجل أغراض سياسية أخرى . والحقيقة المتعلقة بعودة النشاط الأوربى الى البحر الأحمر لا تحتاج الى تفصيل أو تفسير ، لأنها كانت فى صورة محاولات ايجابية من أجل الوصول والمشاركة فى السيطرة عليه . وليس غريبا أن تنشط التيارات السياسية الأوربية فى ذلك الوقت المبكر ، لأنها فى الواقع كانت تذرك قيمة البحر الأحمر من جانب ، وتضم فى طياتها نزعات صليبية من جانب آخر . وكان التيار البرتغالى عميد تلك التيارات وأقواها ، بل انه كانت له مشروعات ضخمة وأحلام عريضة ، تركز على استجابة امبراطور الحبشة المسيحية ، والى كانت ترى أنه سبيل للتخلص من النفوذ العثمانى والاسلامى الذى كاد يزهد روحها . واذا كانت الحبشة ترى فى ذلك خلاصا لها من عزلتها وموقعها الداخلى الذى يقلل من فرص مرور التجارة والاتصال بالخارج ، فى ظل الاشراف العثمانى الاسلامى فى مصوع وسواكن وغيرها من الموانى الخاضعة للعثمانيين ، فان البرتغاليين كانوا تواقين الى السيطرة على خط الساحل السودانى للقفز منه الى مكة والأراضى المقدسة من جانب ، والقاهرة معقل الاسلام فى جانب آخر . واقترح البرتغاليون فى ذلك الحين مشروعا عدوانيا خطيرا تستعين على تحقيقه الحبشة بقوات مسيحية من ثلاث دول أوربية أصيلة فى التعصب الدينى (١) . ويعيد ذلك المشروع الى الأذهان ذكرى النعرة الصليبية التى سيطرت فى القرون السابقة ومحاولة لحياتها . وكان المفروض أن ترسل فرنسا قواتها الى سواكن وتحتل اسبانيا ميناء زيلع ، وتستولى البرتغال على مصوع (٢) . وقد فشل ذلك المشروع وتحطمت آمال الحبشة وحلفائها على صنخرة السيطرة والقوة العثمانية ويقظتها ، ولأسباب كثيرة أخرى لا نجد جدوى فى بحثها وتفصيل القول عنها . والمفهوم أن العثمانيين كانوا يحرمون على كل السفن الأوربية المرور والملاحة شمال جدة ، حتى أصبحت سواكن على الجانب المقابل آخر الموانى التى يمكن أن تصل اليها الملاحة . ويعنى ذلك أنها كانت فرصة مكنت سواكن من أن تقوم على خدمة أعداد متزايدة من السفن ، وثمة عوامل مساعددة

(١) كانت اتصالاتهم بالحبشة - من فرط التعصب - تهدف الى تحويلها من المذهب الارثوذكسى

الى المذهب الكاثولىكى .

Crawford, O. G. S . OP: Cit. P. 321

(٢)

أخرى كانت تمنح سواكن كل الفرص الملائمة ، لنموها وازدياد قيمتها وتجارتها وخدماتها للملاحة . ونذكر من تلك العوامل عاملا يتصل أيضا بالمحاولات الأوربية التي بذلت من أجل السيطرة أو المشاركة في السيطرة على الأقل على البحر الأحمر . ويفهم ذلك العامل على أساس أن الفشل الذي لاحق المشروع البرتغالي - الحبشي لم يضع حدا للصراع بين التيار السياسي البرتغالي الدخيل الذي يستند الى حليفته الحبشة وبين التيار العثماني الاسلامي صاحب السلطة والسيطرة على البحر وسواحله وموانيه . وكانت مصوع مركز ذلك الصراع والتنافس ، لأن الأحباش كانوا يرغبون رغبة حقيقية في طرد المسلمين والتخلص منهم نهائيا (١) . وترتب على ذلك الصراع أن تحولت بعض التجارة وانتقل معظم النشاط منها الى سواكن ، حتى كادت تحتكر خدمة السفن والتجارة ، وأصبحت سيدة موانئ البحر الأحمر جميعها . وقفزت سواكن في ظل تلك الظروف كلها الى الصدارة بالنسبة لكل الموانئ في كل أنحاء الدولة العثمانية الاسلامية خلال القرن السادس عشر .

ويذكر دكسترو Decastro في وصفه لسواكن أنها أصبحت أغنى مدن التجارة في الشرق ، ولا يضارعها في نظره الا ميناء لشبونة البرتغالي . وقد مر بها سنة ١٥٤١ ميلادية أي بعد وصول العثمانيين اليها بوقت قصير ، ضمن حملة برتغالية كانت موجهة ضد البحر الأحمر ، وفرت بالساحل السوداني وبكثير من موانيه وشرومه وخلجانه . ويشير دكسترو الى أن المسالك المؤدية اليها متعددة ، ولكنها ضيقة الأمر الذي يجعل عبور الصخور والحواجز المرجانية مهمة صعبة للغاية ، ولا يمكن التغلب عليها بمجرد جمع المعلومات والتعرف عليها . ويعنى ذلك أن الملاحة اليها في تلك المسالك التي تبدو على شكل خنادق تعتبر - في نظره - ضربا من ضروب المخاطرة . ويذكر في ذلك الصدد أن الطريق يبدأ مستقيما ، ثم ينحني لدرجة أنه يثير الرعب في نفس الملاح ، حيث تستمر سفينته المتقدمة في خطر دائم . ويرى أن عبور تلك المسالك والمرورها من وإلى الميناء تتطلب خبرة عالية في توجيه السفن وقيادتها . وعلى أن يتم

ذلك في ساعات النهار حتى لا تجنب السفن أو ترتطم بالحواجز المرجانية (١).
أما المرفأ فيذكر أنه واسع وعميق ويتسع لحوالى ٢٠٠ سفينة وما لا يحصى من
القوارب الصغيرة . وتحتل جزيرة سواكن قلبه ، فتحيط وتحف بها الأرضة
والمراسى والمرابط التى تتجه من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى . ولا يتعرض
المرفأ لهبوب الرياح الشديدة أو العواصف والأنواء ، بل تبدو صفحته هادئة
دائما والأمواج ضعيفة غير ظاهرة . ولا يمكن ملاحظة أو تتبع أى أثر خطير
للمد والجزر . ويعتقد دكسترو أن شهرة سواكن (٢) وغناها وازدهارها
بالحركة وتزايد قيمتها في خدمة التجارة والملاحة ، ترجع الى أسباب أساسية
هى : -

أ - ملاحة المرفأ الطبيعى لرسو السفن وحمايتها .

ب - سهولة عمليتى الشحن والتفريغ من السفن ، لأن المرابط لا تبعد كثيرا
من مواقع السكن والتخزين .

ج - اتصالاتها بالجهات البعيدة ونشاطها التجارى مع الهند وملقا وموانئ
البحر الأحمر الأخرى .

د - حصانة موقعها وامتناعها على القطع العسكرية البحرية التى لا يمكن
أن تقترب إليها أو أن تهددها بسهولة من عرض البحر .

ويعتبر وصف دكسترو لسواكن صادقا الى حد ما ، ولكنه مع ذلك أهمل

(١) لعل من الغريب أن يطعن دكسترو في كفاءة الملاحين والقباطنة العرب في الوقت الذى
يذكر فيه أن سواكن كانت تعج بالسفن والحركة والنشاط . ويمكن القول أن التجنى مرجعه
الى أنه كان على رأس حملة تمثل مجهودا ايجابيا للتيار البرتغالى المعادى للمسلمين .
(٢) يذكر كمبرير تعليقا على كتابات دكسترو أن سواكن لم ترد ضمن الموانئ التى أشار اليها
بطليموس الجغرافى . ويشير الى أنها عربية اسلامية وكانت لها شخصيتها المستقلة قبل أن
يتسرب اليها نفوذ الدولة الاسلامية الكبرى .

الإشارة إلى بعض الظروف التي كانت تعيش فيها . كما أنه أهمل تماما العلاقات الاقتصادية بينها وبين الأقاليم السودانية في ظهيرها . والتعرف على تلك العلاقات يلقي الضوء على جانب من جوانب الشهرة والغنى والأزدحام بالحركة والنشاط والتبادل . وليس ثمة شك في أن وصول الطرق إليها من الداخل ومرور التجارة بها كان منتظما . وكانت هذه الطرق بمثابة الشرايين التي تضمن لها الحياة والوفرة والغنى . ومع ذلك فإن هذه الشهرة لم تلبث أن تبددت وتضاءلت ، ولم تستقر لها كل الظروف الطيبة التي وفرت لها الغنى والأزدهار والمركز الممتاز . وبعد أن صعدت إلى قمة المجد واحتلت مكانة مرموقة في خدمة التجارة والملاحة بصفة عامة ، وتوجيه التجارة السودانية نحو البحر الأحمر ، تراجعت بل تعرضت للتدهور والانحيار حتى أصبحت ميناء قزما صغيرة . ويمكن أن نحمل الحكم العثماني المضطرب المتدهور مسئولية ذلك الاضطراب وما أصاب موانئ البحر الأحمر من تدهور بصفة عامة . ونعتقد أن سياسة العثمانيين التي كانت تهدف إلى محاربة التيارات الأوروبية الطامعة ، كانت لها انعكاسات خطيرة قللت من نشاط التجارة العابرة إلى أوروبا وعرقلت نشاط التجار الأوروبيين العاملين على طريق البحر الأحمر . ويبدو أنهم كانوا يخشون على أنفسهم وأموالهم وتجارتهم من المعاملة العثمانية السيئة ونشاط القبائل المعادية الإيجابي . بل إن الحبشة ذاتها التي اكتشفت خطر الاتصالات الأوروبية خشية تحويل شعبها الأرثوذكسي إلى المذهب الكاثوليكي ، أسهمت في خلق سياسة جديدة في معاملة الأوروبيين . وتتمثل تلك السياسة في تحالف حبشي-عثماني واتفاق على مقاومة أي نشاط أوروبي في أي صورة في مياه البحر الأحمر وعلى سواحله . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن اتفاق الأحباش والعثمانيين وضع حدا للنزعة الصليبية التي كانت تود لو تسربت من تلك الناحية . وشملت المقاومة كل الأوروبيين من البرتغاليين والفرنسيين وغيرهم . كما فشلت تبعا لذلك كل المحاولات الهولندية في إنشاء أو إقامة نقط أو محطات تجارية على ساحل البحر الأحمر بصفة عامة . ونذكر بهذه المناسبة أن تلك السياسة الجديدة كانت خطيرة بالنسبة لقيمة البحر الأحمر كشريان لمرور التجارة بين الشرق والغرب . وينبثق ذلك الخطر من علمنا بأن سياسة الحظر التي فرضت على سفن معينة وعناصر نشيطة عاكفة على نقل التجارة ومرورها يعنى التخلي عن السياسة القديمة ، التي كان قوامها

حرية الملاحة والمرور وخلقته منه بحرا حرا مفتوحا للملاحة كل السفن . ويعنى ذلك من ناحية أخرى تحول النشاط الأوربي بعيدا عن البحر الأحمر . وقد تركزت كل الجهود الأوربية على سواحل غرب وشرق أفريقية ووسطها حيث وضعت النقاط والمراكز المتناثرة المبعثرة من أجل الحصول على السلع الأفريقية والتبادل مع الأفريقيين مباشرة . وأسهمت تلك النقاط من جانب آخر في خدمة الملاحة التي تحولت في جملتها الى طريق رأس الرجاء الصالح ، حتى أقفر البحر الأحمر من كل أثر لمرور السلع بين الشرق والغرب . وهكذا فقد طريق البحر الأحمر نتيجة لكل تلك السياسة ولكل تلك الظروف وقعدت موانيه ومن ضمنها سواكن حركة مرور كل السفن التي كانت تنقل التجارة الدولية .

ومهما يكن من أمر ذلك التدهور الذي عرض سواكن لهزة عنيفة ، وأصاب نهرها من الموانى الخاضعة للنفوذ العثماني كمصنوع ، فانه كان كفيلا بتدهور في السلطة العثمانية حتى لم تعد لها الا صورة السيطرة الرمزية البحتة . وتشير بعض المراجع التاريخية الى أن ضعف وتدهور السلطة العثمانية على سواحل وموانى البحر الأحمر كان نتيجة لاتساع رقعة الامبراطورية في اتجاهات كثيرة في كل من أفريقية وأوربا وآسيا ، الأمر الذي أدى الى تشتيت قوى الدولة وانصرافها عن بعض الأجزاء وتركيزها نحو أجزاء أخرى . والتدهور في السيطرة العثمانية حقيقة سواء انبثق من تدهور التجارة ومرور السفن ، أو من انصراف الدولة الى ممتلكاتها الجديدة أو منهما معا مجتمعين . وكان ذلك التدهور كفيلا بوقوع البحر الأحمر في قبضة سيطرة فعلية لعناصر من الصنوص وطغمة من المجرمين والأفاقيين الذين يسرت لهم الظروف فرص اقتناص الثروة (١) . وكان ذلك مدعاة لمزيد من التدهور وتناقص حجم التجارة وعدد السفن بعد أن مر التجار بتجارب مريرة ، وافترقوا الأمن والطمأنينة على أموالهم وأنفسهم . وإذا كانت سواكن قد قاست من جراء ما طرأ على البحر الأحمر وتجارة البحر الأحمر ومرور السفن فيه ، فان ظروفها سيئة أخرى كانت تقلل من قيمة التجارة التي تصل اليها من الأقاليم السودانية وظهرها . وتتلخص تلك الظروف غير الملائمة في تسرب الضعف الى القوة المسيطرة على قلب الانتاج

في السودان ، وسيادة الاضطراب والفوضى بين قبائل منطقة الظهير المباشر من البجاة . وكان ضعف الفنج منبثقا من نظام وتنظيم دولتهم ، لأنهم فيما يبدو كانوا لا يملكون القدرة على ازالة العصبية القبلية وخطرها ، ولا يملكون القدرة على التحكم في تحركات القبائل لتوسيع أو تغيير مواطنها على حساب غيرها . وكان ذلك مصدر قلق ونزاع وقتال مسلح يحتدم من حين الى حين ، وفي أكثر من موقع ، حتى اضطرب الانتاج وتدهور حجمه . وليس ثمة شك من ناحية أخرى في أن النزاع المباشر بين الفنج والهدندوا ، والذي اشتد بعد تقدمهم وزحفهم نحو رأس دلتا القاش من أجل توسيع أوطانهم في أجزاء أكثر غنى بالنبات وموارد المياه ، كان مسئولا عن الاضطراب والقلق في نظام مرور القوافل من قلب الأقاليم السودانية الى سواكن . ولا يعنى تدهور الأمن عدم انتظام مرور القوافل فحسب ، بل انها كثيرا ما كانت تتعرض للسلب والنهب على طول الطريق . ولعل من الطريف أن نذكر أن السلع والبضائع القليلة التي كانت تسلم وتنجو من خطر الطريق ، كانت تقع فريسة سهلة لنهب وسلب وفوضى عمال الحكومة ، والسلطة العثمانية في سواكن ذاتها ، ولا يكاد يصل منها الى الخارج الا أقل من القليل .

وهكذا كان الضعف والاضطراب في كل من البحر الأحمر والأقاليم السودانية مدعاة لتدهور واضمحلال سواكن مرة أخرى . وقد استغرق التدهور كل القرن السابع عشر . ومع ذلك فإن العلاقات التجارية بين كل من سنار وسواكن ظلت قائمة في شكل قوافل محدودة العدد تصلها من حين الى حين وفي غير انتظام (١) . ونحن وان كنا لا نملك الدليل على التقدير السليم لتدهور التجارة وهبوط أحجامها الا أننا نعتقد أنها كانت تتناقص من سنة لأخرى ومن حين الى حين ، تبعاً لتدهور الأحوال السياسية والاقتصادية لمملكة الفنج . بل أننا نتصور أنه لو لم تكن ثمة حاجة ملحة وطلب متزايد على الرقيق في أنحاء من العالم العربي القريب ، لتعرضت التجارة وتعرضت سواكن ذاتها لتدهور أشد وأوضح . ويعنى ذلك أنها باتت ميناء لخدمة تجارة الرقيق ، ومركزاً لتلبية احتياجات الغرب الأثرياء في شبه الجزيرة العربية . وأدى ضعف ملوك الفنج وفقدانهم

السيطرة والسلطة والاشراف على تسيير القوافل وتنظيمها من ناحية ، و تراخي قبضة العثمانيين على البحر الأحمر أكثر وأكثر من ناحية أخرى ، الى المزيد من التدهور خلال القرن الثامن عشر الميلادي . وتؤكد كل المراجع أن السفن الأوروبية ومعظم التجارة هجرت البحر الأحمر حتى أقفر تماما ، وسارت الحالة في سواكن من سيئ الى أسوأ ، و خلت مراسيها من كل السفن الكبيرة .

ولعل أفضل ما يصور لنا حالة التدهور والبؤس الذي شمل سواكن وسكانها، تلك الانطباعات التي سجلها بعض الرحالة من الهواة والمستكشفين الذين زاروا الساحل السوداني في فجر القرن التاسع عشر الميلادي ، وقبيل التوسع المصري مباشرة . والطريف حقا أن اثنين منهما زارا الساحل ومرا بسواكن من اتجاهين متباينين ، جاء الأول من ناحية البحر وجاء الثاني من ناحية اليابس السوداني . وقد سجل فلانشيا تلك الزيارة التي تمت في حوالى سنة ١٨٠٥ ميلادية وصور فيها حالة الاضطراب في البحر الأحمر وتدهور التجارة فيه . أما بوركارت فقد وصل الى سواكن بعدما طاف بأجزاء من شمال السودان ، وصور حالة الضعف والتدهور في كيان الدولة السياسى والاقتصادى ، على حد سواء . وقد تعرض فلانشيا الذى مرت سفينته بحذاء الساحل السودانى واقترب بها كثيرا من شرومه وخلصجانه ، لوصف سواكن ومراسيها كما شاهدها على الطبيعة . ونحن نشعر أن خير ما سجله كان عندما وصف قيمة المرفأ من الناحية البحرية ، وكونه ملائما لحماية السفن من العواصف والأنواء . ومع ذلك فانه يقرر أن أهم عيوبها هو وعورة الطريق اليها من عرض البحر ، حتى أنه يعتبر دخول السفن وخروجها منه ضربا من ضروب المخاطرة والمجازفة . ويذكر أنها فقدت قيمتها ومركزها الممتاز الذى كانت قد وصلت اليه خلال القرن السادس عشر الميلادي . وأنها لم تعد ذات قيمة من وجهتي النظر الاقتصادية والعمرانية ، ولم تحافظ على نشاطها الذى دفع كسترو الى تسميتها بلشبونة الشرق . ويشير فلانشيا الى أنه لم يجد في الميناء أى أثر للسفن التجارية الضخمة ، أو بما يوحى بمرورها عليها من وقت لآخر . ويعنى ذلك صراحة التدهور وانخفاض حجم التجارة ، وأنها تكاد تقتصر على مرور سلع معينة في مقدمتها العبيد . أما بوزكارت الذى زارها في تاريخ لاحق قريب لزيارة فلانشيا فقد وصفها ضمن حديثه عن رحلته الطويلة التى زار فيها أوطان البجاة . وقد وصل اليها - كما ذكرنا - من ناحية النيل وعبر أوطان البجاة ، يعد أن زار البلدان الكثيرة المبعثرة على ضفة النهر

اليمنى كشندي والدامر وبربر • وكان يكشف عن التدهور في كل مكان من مدن النيل وسواكن على حد سواء • وقد أشار صراحة الى أن تدهور شسندى والدامر وبربر نتيجة ايجابية لتدهور التجارة وتدهور دور كل واحدة منهما في تجميع التجارة وتوجيهها الى سواكن أو الى صعيد مصر • أما سواكن فقد سورت الخراب الذي كانت تعانيه ، وذكر أن حوالي ثلثي المدينة غير مسكون ، هجره أهله ولم يعد فيها الا الحدارب ، وهم وحدهم المهتمون بالتجارة وخدمة الملاحة • ويعنى ذلك أن كل العناصر والجاليات الأجنبية التي كانت تعيش فيها وتجد في رحابها الكسب والعيش في خدمة التجارة والملاحة قد هجرتها ، بعدما عادت الحياة فيها غير مجزية ، وتدهورت تجارتها وقيمتها • ولعل من الضروري بهذه المناسبة أن أشير الى أصل الحدارب وانتسابهم الى البجاة ، حتى لا يثير تمسكهم بسواكن والبقاء فيها ونزوح الجاليات الأجنبية الغربية الأخرى قلقا أو استغرابا • فيشير الدمشقي ١٢٥٦ - ١٢٥٧ م الى الحدارب ، ويذكر أنهم جماعة أو قبيلة من البجاة يعيشون ويتجمعون في ظل وال عربي من أهل الحجاز (١) : أما المقرئ حيث اختلطوا بالمسلمين وتسرب اليهم الدم العربي والاسلام • ويبدو أنهم شاركوهم وأسهموا بطريقة فعالة في خدمة التجارة والملاحة في عيذاب ، وأنهم فروا عنها عندما تعرضت لضغط المماليك وتخريبهم ، وأنهم وصلوا الى سواكن واستقروا بها لممارسة نفس النشاط في خدمة التجارة • والظاهر أنهم وصلوا الى مكانة مرموقة فيها ، لأن بوركارت يشير الى أنها كانت تخضع لحاكم حدرى له كل مظاهر السلطة الفعلية ، أما الوالى العثماني فكان نفوذه رمزيا ، ولا يملك من أمره شيئا • وحاول بوركهارت أن يربط أولا بين الحداربة والحضارمة ، ولكنه عاد فعدل عن ذلك بعدما تأكد أنهم بجاة • ويرى كونت روزيني أن كلمة حدارب معروفة ومستخدمة في أقصى جنوب أوطان البنى عامر ، وأنها مشتقة من كلمة حضر - سكان المدن • ومهما يكن من أمر فإن تعلق الحدارب بسواكن والاستمرار في سكناها يبرره اعترافنا بأنهم بجاة ، كما يعنى أنهم ما زالوا

(١) قفز العرب الى مناصب الولاة للقبائل البجاوية في ظل النظام الاموى للوراثة الذي تمارسه عند القبائل الحامية • والحقيقة أنهم عندما دخلوا في نسب ومصاهرة مع البجاة ، وصل ابن أخت الزعيم - العربي - الى منصب خاله البجاوى بالوراثة •

زاغبين في خدمة التجارة والتكسب من استمرار وصول بعض قوافل محدودة قوامها العبيد . ونبعتقد بعد ذلك أن ثمة عوامل يمكن أن تفسر بقاء سواكن ، رغم ما تسرب اليها من خراب وتدهور كل العوامل والظروف المحيطة بها وبكيانها ووظيفتها . وهذه العوامل يمكن أن نلخصها فيما يلي :

أولا - استمرار وصول بعض القوافل اليها من الداخل في غيرانتظام ، لتلبية الاحتياجات المتزايدة على العبيد وغيرها من سلع الترف في الجزيرة العربية .

ثانيا - مرور قوافل الحجاج وتدفقها في مواعييدها المنتظمة في طريقها الى جدة . والواقع أنها كانت المنفذ لكل الحجاج الذين يعيشون في أوطان تمتد جنوب نطاق الصحراء الأفريقية الكبرى .

وكانت هذه القوافل سواء أثقلتها حولتها من العبيد أو الحجاج تعنى انتعاش البقية الباقية من أولئك الذين مازالوا يعمرن سواكن . ويمكن أن نضيف الى ذلك عدم ظهور قوة سياسية جديدة أو حدوث تطورات خطيرة في مركز البحر الأحمر من وجهتي النظر السياسية والاقتصادية . ويعتبر ذلك من ناحية أخرى مستثولا عن بقاء سواكن في صورتها المتدهورة . وليس ثمة شك في أنه لو حدث أن تغيرت الظروف لانتعشت مرة أخرى أو اندثرت كما اندثر غيرها من قبل حسبما تقتضيه الحالة . ولكي نفسر هذين النقيضين ، نذكر أن ظهور قوة سياسية ذات سياسة جديدة قد يبقى عليها وينعش تجارة البحر الأحمر فتنتعش ، أو قد تتخیر هذه القوة موقعا آخر لميناء جديد ، فتندثر سواكن بعد أن تفقد كل مقومات الحياة والبقاء .

خلاصة القول ان سواكن تدهورت وتدهورت تجارتها حتى بلغت أدنى درجات التدهور في مستهل القرن التاسع عشر الميلادي . وكان من مظاهر ذلك تحريم دخول السفن الأجنبية الى المرفأ ألهم الا في حالات نادرة وشاذة ، كأن تشتمد العواصف وتسوء الأحوال الجوية وتصبح السفن في خطر محقق . وإذا اعتبرنا التحريم والقيود على دخول السفن ضربا من الانطواء والعزلة وعودة البجاة الى طبيعتهم الراسخة في نفوسهم ، فان ذلك يعنى من ناحية أخرى أن العلاقات التجارية كانت نادرة ومقننة الى حد كبير . وهكذا تحالفت كل الظروف

السيئة في الأقاليم السودانية والبحر الأحمر ضد سواكن • ويبدو أن التدهور الذي بدأ منذ القرن السابع عشر الميلادي وتزايد من قرن إلى قرن لم يكن من السهل تلافيه أو التخلص منه ، ولم يعد ثمة أمل في عودة النشاط أو الحياة إليها ، إلا إذا تبدلت الظروف بظروف مناسبة ، وتغير الموقف السياسي والاقتصادي في كل من السودان والبحر الأحمر • وهذا هو ما حدث فعلاً بعد سنوات قليلة من بداية القرن التاسع عشر الميلادي على يد مصر والتوسع المصري في السودان •

الفصل السابع

سواكن

الميناء المصرى السودانى

دخول الأقاليم السودانية فى مجال التوسع المصرى فى حوض
النيل وإفريقية - القوة المصرية تحل محل قوة الفنج فى
السودان والقوة العثمانية المتدهورة فى البحر الأحمر -
بداية الازدهار وعودة النشاط والحياة إلى سواكن - شق
قناة السويس يدفع إلى مزيد من النشاط - التدهور مرة
أخرى بعد قيام الثورة المهدية •

سواكن

الميناء المصرى السودانى

١٨٢١ - ١٨٩٩

كانت الظروف الجديدة التى بدلت الموقف وخلقته خلقا جديدا فى أوائل القرن التاسع عشر الميلادى ، تضع الأساس لبعث سواكن من جديد ، وعودة الحياة إليها . وهذه الظروف وليدة التطورات السياسية الخطيرة التى حدثت فى أعقاب الحملة الفرنسية التى هزت الشرق بصفة عامة ، ومصر بصفة خاصة هزا عنيفا . والواقع أن البحر الأحمر كانت قد برزت قيمته وبانت فى الأيام الأخيرة للحملة الفرنسية ، بل انها أعادت الى الأذهان قيمته ومركزه كشرىان حيوى لمروء التجارة بين الشرق والغرب . وتعتبر المحاولة غير الموفقة التى بذلت لشق قناة بين البحرين الأبيض والأحمر دليلا على الرغبة الملحة فى استغلال الذواغ المائية للبحر الأحمر فى احياء ذلك الطريق المائى القديم . أما فى مصر ذاتها فان الحملة الفرنسية خلقت فيها رغبة جديدة فى تطوير مركزها من وجهة النظر السياسية والخروج عن النظام العثمانى التقليدى ، الذى هبط بها هبوطا مستمرا من وجهتى النظر الاقتصادية والاجتماعية . ووضعت مصر كل آمالها فى يد محمد على ، وقدمت له كل مقومات انجاحها وتحقيقها . وكان ذلك التطور كفيلا بعودة مصر الى تحقيق سياستها الموروثة منذ أقدم العصور فى اتجاهين هما الأقاليم السودانية جنوب مصر والبحر الأحمر .

ونحن - بطبيعة الحال - لا نجد دافعا للاهتمام بتحليل دقيق من أجل الوصول الى أسس تلك السياسة المصرية الموروثة . ومع ذلك فنكتفى بالإشارة الى أن كلمة موروثة تعنى أن توسع مصر من ناحية الحدود الجنوبية كان ضروريا من أجل أهداف اقتصادية واستراتيجية بعيدة المدى . وليس ثمة شك فى أن مصر كانت تود دائما أن تضمن سلامة حدودها الجنوبية ، وتوسيع قاعدتها فى قلب

أفريقية وتطمئن الى كفاية انتاجها ، فاتجهت الى الأقاليم السودانية قبل أن تنفذ كل خططها في صراعها ضد الدولة العثمانية . ويعنى ذلك أن قوة مصر الصاعدة حلت محل قوة الفنج المتدهورة المنهارة ، وشغلت كل الفراغ السياسى والاقتصادى الذى شمل كل الأقاليم السودانية . أما فيما يتعلق بالاتجاه الى البحر الأحمر فنراه طبيعيا ، لأن تسرب النفوذ المصرى اليه كان ضروريا لشغل الفراغ الذى خلفته القوة العثمانية المتدهورة . ويعتبر ذلك من ناحية أخرى تعبيرا دقيقا عن ادراك قيمة البحر الأحمر وأهميته ، لا من وجهة النظر الاقتصادية فحسب ، بل من وجهة النظر السياسية الأوربية التى بدأت في بذل محاولات جادة من حديد للتسرب اليه والسيطرة على بعض سواحله وشرومه وخليجانه . ويبدو أن بريطانيا كانت تمهد لذلك فعلا ، وتسربت اليه من ناحية خليج عدن . وقد نجحت مصر في ذلك الاتجاه أيضا الى حد بعيد ، وتمكنت من الحصول - على الأقل - على حق الاشراف على كل من الساحل السودانى وميناء سواكن . ومهما يكن من أمر فإن النجاح في هذين الاتجاهين كان كفيلا بتطور الأمور في مصلحة سواكن وقيمتها كميناء . ومع ذلك فإن السياسة الاقتصادية التى حددتها ووضعت خطوطها الرئيسية الأغراض والأهداف المصرية كان لها شأن آخر في توجيه التجارة السودانية وتنميتها . وكانت تلك السياسة تنبثق من واقع سياسة الحكومة في مصر ذاتها ، والتى اتجهت الى فرض نظام التقنين والاحتكار على كثير من السلع والمنتجات . ويعنى ذلك أنها مارست نفس النظام بالنسبة لبعض أنواع السلع السودانية . ويبدو أنهم فرضوا تلك السياسة على ضوء بعض الأغراض الاقتصادية والاستراتيجية المعينة التى من أجلها كان التوسع في الأقاليم السودانية . ونذكر في وضوح أن أهم هذه الدوافع والأهداف كانت تتركز في زيادة الامكانيات الاقتصادية والقدرات الاستراتيجية للدولة ، لتكون عضدا وسندا لسياستها الحربية المرسومة . وقد لانجد مجالا لنقد سياسة الاحتكار ومناقشتها من وجهة النظر الموضوعية ، إنما نذكر فقط أنه - الاحتكار - وجه معظم السلع الخاضعة للاحتكار الحكومى من المنتجات السودانية نحو مصر مباشرة . ويعنى ذلك نشاط الحركة والمرور على مجموعة الطرق البرية شرق وغرب النيل ، حتى أصبحت أكثر قيمة وأوفر خطا من التوجيه البحرى للأقاليم السودانية . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن سواكن لم تزدهر ولم تدب فيها الحياة ولم تتدفق اليها السلع والتجارة من قلب السودان ، على الرغم من سيادة النفوذ المصرى في كل من السودان

والبحر الأحمر واستقرار الأمور بصورة جدية . بل ان تجارة العبيد ذاتها قد تأثرت في أوائل سنوات الحكم المصرى وتدهور مرور الرقيق من سواكن نتيجة لاقبال الحكومة على جمع أعداد ضخمة منهم من أجل تكوين فرق حربية خاصة ضمن الجيش المصرى .

ولا تعطينا زيارات الرحالة المعاصرين من أجل ذلك الا نفس الصورة القديمة المضطربة التى كانت لسواكن قبيل التوسع المصرى . بل انهم أشاروا الى استمرار الذبذبة فى قيمتها من وجهة النظر التجارية ، والى أنه ليس ثمة صدق ملموس للظروف الجديدة . ويشير آدموند كومبز Edmond Combes مثلا الى أن الحركة التجارية فيها كانت محدودة ، وأن اتصالها بالداخل ما زال محدودا ، فلا تصل اليها الا السلع التى تخرج من السودان الى أقطار معينة كالهند والمناطق فيما حول الخليج العربى أو الى الساحل المقابل فى شبه الجزيرة العربية . أما بركنز (١) فيذكر أن تجارة سواكن كانت محصورة فى العبيد وقليل من ريش النعام وشن الفيل ، وأنها كانت تصل اليها فى غير انتظام . بل انه يؤكد أنها ما زالت خاملة وتجاريتها ضئيلة ، كما كانت عندما تدهورت خلال القرنين السابع والثامن عشر الميلادى . ويفهم من ذلك أيضا أنها لم تلق حظها من العناية والرعاية فى ظل النفوذ المصرى . والواقع أن مصر كانت لا تحرص على بذل تلك الرعاية أو خدمة التوجيه البحرى الا فى أضيق الحدود وفى الحالات التى لا يتعارض فيها ذلك مع أغراضها الاقتصادية والعسكرية . ويعتقد البعض أن من بين أسباب رحلة محمد على الى السودان التى تكبد فيها مجهودات مضيئة فى طريق برى قاس طويل ما يفسر سياسة مصر فى هذا الاتجاه ويبرزها . وكان ههما - كما قلت - جذب تجارة السودان وسلعه ومنتجاته الى مصر ، حتى انصرفت معظمها عن الاتجاه الى سواكن وطريق البحر الأحمر . وباتت السلع السودانية التى يطلبها السوق الأوروبى تمر بطريق مصر وموانئ مصر على ساحل البحر المتوسط . ولا يجب أن يكون ثمة تعنت فى فهم وتفسير تلك السياسة ، لأن مصر كانت تنظر الى السودان على أساس أنهما معا دولة واحدة ، قوامها التكامل الاقتصادى قبل أى شىء آخر . ويجب أن نضع فى

(١) Parkyns. M. : Life In Abyssinia Vol. I. PP. 75 — 6

اعتبارنا أيضا أن مصر دخلت السودان وحملت نفسها تركة مثقلة بتدهور الانتاج في كل صنوره ، وعبئا أثقل كاهلها ، وأنه ليس من المعقول أن تصحح الأوضاع في السودان وأن يزدهر انتاجه وتزدهر تجارته في وقت قصير ، وبمجرد دخول مصر ووضع أقاليمه في ظل الحكومة الرشيدة . ونحن لا نود أن نطيل في ذكر الظروف والملابسات التي أبقت سواكن في وضعها السيئ واستمرار تدهورها ، خصوصا وأنها عادت الى أيدي القوة العثمانية بعد انتهاء حكم محمد علي . وظلت لها نفس الصورة المهزوزة والنصيب القليل من التجارة السودانية ، حتى حدث الانقلاب الخطير الذي قلب الأوضاع قلبا وقفز بها قسرا الى قمة المجد وكامل الشهرة . وكان ذلك الحدث الهام هو شق قناة السويس وافتتاحها للملاحة الدولية في سنة ١٨٦٩ ميلادية ، وظهور السياسة الأفريقية التي اعتنقتها مصر في أوسع معانيها .

الواقع أن شق قناة السويس واتصال مياه البحرين المتوسط والاحمر يعتبر في حد ذاته نقطة البدء لتطورات خطيرة في تاريخ التجارة الدولية بصفة خاصة . بل انها كقناة ملاحية كانت كفيلة بانقلاب خطير في خطط السياسة والعلاقات الدولية والاستراتيجية ، وأنها كطريق مائي دعمت قيمة الذراع المائية للبحر الاحمر التي توغل بين أفريقية وآسيا ، وغيرت قيم كل الطرق والمسالك الأساسية للتجارة الدولية بصفة عامة ، وبين أوروبا وآسيا بصفة خاصة . وترتب على ذلك تحول أعداد كبيرة من السفن الى ذلك الطريق ، حتى أصبح البحر الاحمر أكثرها ازدحاما بالحركة . وكان من الطبيعي أن تتغير كل الأوضاع بعد أن زاد تسرب ونشاط التيارات السياسية الأوروبية الى البحر الاحمر ، كما تمسكت وثبتت أقدامها في بعض النقاط الاستراتيجية الهامة على مشارف البحر أو مداخله . وكانت كلها تتصارع فيما بينها لتحل مراكز ونقطا ممتازة تتكافأ مع قيمة الطرق الصاعدة في خدمة التجارة العالمية . ونذكر في ذلك الصدد ما كان من أمر الصراع بين التيارين السياسيين البريطانى والفرنسى بصفتهم الأكثر المنتفعين بالطريق والنتائج المترتبة على اتمام حفر القناة ومرور التجارة بها . وكان من الطبيعي بل من الضروري أن يعمل التيار السياسى المصرى في البحر الاحمر أيضا من أجل المحافظة على مركزه ومصارعة أومجابهة التيارات الأوروبية

الدخيلة وإبعادها أو التخلص منها . وكانت الخطوة الأولى التي خطتها السياسة المصرية هي العودة الى نقط وموانئ خط الساحل الغربى كسواكن ومصوع وغيرهما . وقد تنازلت عنها السلطة العثمانية لمصر في مايو ١٨٦٥ ميلادية ، وأصبحت نقط الارتكاز لمصر من أجل تحقيق أهدافها في البحر الأحمر وحماية واجهتها البحرية المشرفة عليه (١) . وكانت تلك الخطوة الموفقة خير ضمان للسياسة المصرية ، لأنها أدت الى المشاركة الحقيقية في التوجيه الاقتصادي والسياسي للبحر الأحمر ، وأبعدت خطر ارتكاز البريطانيين أو الفرنسيين الى بعض النقط أو الموانئ على خط الساحل التي تقع ممتلكات مصر في ظهيرها . وكفل ذلك من ناحية أخرى اتصالا مباشرا بين موانئ خط الساحل السوداني - سواكن - والأريترى - مصوع - وبين التجارة الدولية العابرة . وكانت مصر تتحمس لذلك الاتصال وخدمة السفن كثيرا ، وتعمل على توفير خدماتها للسفن . ويظهر ذلك الاهتمام من مراسلات اسماعيل الى الحاكم العام لمديرية البحر الأحمر . وتقول رسالة من تلك الرسائل : « ان المنطقة التي تحت حكمك نقطة هامة من نقط التجارة وسوف يكون لها شأن عظيم في المستقبل » . وقد بذلت عناية مستمرة ومتزايدة بالمنطقة الممتدة فيما بين سواكن ومصوع من أجل تحسين موارد المياه في ظهير سواكن بالذات ، لخدمة الميناء وتنميتها ، وتوفير بعضها للانتاج الزراعي الذي يضمن لسكانها والسفن المارة بها موردا طيبا للحياة .

أما فيما يتعلق بالسياسة الأفريقية التي اعتنقتها مصر فلم تكن طارئة أو جديدة ، ذلك أنها قديمة مارسها القراعنة ، كما مارسها كل من حكم مصر . فهي في الواقع السياسة الأصلية التي كانت تهدف الى حماية مصر وحدودها الجنوبية من الخطر وتأمينها . ومع ذلك فإنها في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي كانت تبدو في صورة سياسة جديدة في مظهرها العام . ويمكن اعتبارها استجابة لدوافع خارجية حتمت وضوح تلك السياسة وإيجابيتها . ولا شك في أنها كانت ضرورية ولازمة لحماية الامتداد والتوسيع المصري في حوض النيل من أخطار الأطماع الأوروبية . والمفهوم أن الانقلاب الصناعي في أوروبا

(١) راجع الوثيقة دفتر ٢١ عابدين تركي (ترجمة الكاتبة التركية رقم ٢٩ صفحة ٢٧)

دفع الدول الأوروبية الى ممارسة النشاط في الكشف والتوغل في أفريقية ، من أجل تحقيق مكاسب والحصول على أراض بكر تمثل سوقا للإنتاج الصناعي المتزايد ، كما تمثل مصدرا للمواد الخام اللازم للصناعة الأوروبية الحديثة . وتكالبت الدول الأوروبية على أفريقية من كل جانب ؛ من جوانبها الشرقية والشمالية والغربية . وكان من الضروري ألا تقف مصر موقفا سلبيا من ذلك التكالب ، بل كان عليها - على الأقل - بذل الحركات المضادة لإبعاد النفوذ والتيارات الأوروبية المتسابقة والمتدافعة عن حدود ممتلكاتها في حوض النيل . وقد فعلت ذلك ، وأسهمت بدورها في التوغل جنوبا حتى تضع كل حوض النيل في ظل حكمها ، وحتى لا يتعرض مورد الماء الأساسي لخطر الوقوع في يد دولة من دول الاستعمار . وكان تطوير اقتصاديات الأقاليم السودانية مظهرا آخر من مظاهر العناية التي بذلت من أجل تدعيم كيان الدولة ، وزيادة قدراتها على مجابهة التيارات الاستعمارية ، التي كانت تحدق بها من كل جانب في أفريقية الوسطى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن زيادة حجم الإنتاج بات حقيقة ، وتبع ذلك نشاط في التجارة والتبادل التجاري ، بل يمكن القول بأن زيادة مساحة السودان وامتداد التوسع المصري كان يعنى من ناحية أخرى زيادة في الطاقة الانتاجية ومزيذا من الموارد والانتاج . ولما كانت مصر عاقدة العزم على تنمية سواكن والاهتمام بها وقيمتها ، فقد كان لذلك انعكاسات هامة فعلا سنشير إليها بعد قليل .

ونذكر أنه على الرغم من قيمة كل من قناة السويس في خدمة الملاحة والتجارة الدوليتين ونشاط السياسة الأفريقية في حوض النيل ، فإن السنوات الخمس السابقة لافتتاح القناة والتي تمتد من سنة ١٨٦٥ الى سنة ١٨٦٩ ميلادية، كانت تظهر رغبة مصر الحقيقية في عودة سواكن الى النشاط والازدهار . وقد قدمت بعض المقترحات بشأن تطويرها وتمكينها من العمل على مستوى عال، نذكر منها ما كان من أمر مد الخط الحديدي المقترح للربط بينها وبين الأقاليم السودانية فيما حول النيل ، لانتظام وصول السلع اليها على أقل تقدير . وقد بذلت العناية فعلا في مجال العناية بالآبار على طرق القوافل وتطهيرها ، ووضع عدد آخر لمجابهة احتياجات الرحلات وتوفير الماء العذب الصالح لها (١) . وإذا أضفنا الى ذلك كله سيادة الأمن والاطمئنان في ظل الحكومة ، لعلمنا أنها كانت تسعى الى كل ما من

شأنه أن ينمى التجارة المتجهة إليها وأن يزيد من عدد القوافل التى تصل إليها من قلب الأقاليم السودانية . ويمكن القول بصفة عامة ان سواكن - نتيجة لذلك - عادت إليها بعض مظاهر النشاط قبيل افتتاح قناة السويس مباشرة ، وفى ظل الظروف الملائمة الجديدة . ويعبر عن ذلك سير صمويل بيكر (١) بقوله « تبعد سواكن عن السويس بمسافة أربعة أيام فى البحر ، وهى من أهم المراكز المتوسطة للتجارة الصادرة والواردة من مصر العليا . ويمكن أن تصبح ذات خطر عظيم لو انتظمت إليها المواصلات من الداخل » . وتختلف تلك النظرة المشرقة التى تنظر الى المستقبل بتفاءل واطمئنان عن النظرة التى أشار إليها دوان عن سواكن قبيل وصول النفوذ المصرى إليها مباشرة (٢) . ونحن نؤكد أن سياسة مصر وسعيها الى نشر الأمن وحل مشكلة الماء على طول الطرق إليها من الداخل ، أسهم بنصيب كبير فى تطوير نشاطها وزيادة ورود القوافل إليها من الداخل . وتذكر بهذه المناسبة أنه تقرر فى شأنها أن تصبح الميناء الرسمى لخروج التجارة الى السوق العالمية ، كما كانت من قبل . وأصبحت فعلاً منفذاً للتجارة من الأقاليم السودانية ، واقتسمت مع مصوع تجارة إقليم أمهرة من الحبشة . وباتت الطرق تنتهى إليها من نقط متفرقة فى الداخل ، من أسوان وبربر وشندى وكسلا . وطريق أسوان - سواكن الذى يعبر العتباى فى اتجاه عام من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى كان يستغرق رحلة طويلة خلال أربعة وعشرين يوماً . وكان بعض انتاج وبيع مصر العليا أو الصعيد تتبع ذلك الطريق الى سوق التجارة الدولية . أما طريق كسلا - سواكن الذى مهد لمرور العربات التى تجرها الثيران (٣) ، وبربر-سواكن ، وشندى - سواكن ، فكانت كلها لخدمة التجارة والسلع من قلب الأقاليم السودانية . وكانت كل واحدة منهما - شندى - بربر - كسلا - بمثابة نقط لتجميع السلع الصادرة ، كما تقوم بوظيفة توزيع السلع المستوردة من الخارج . وكان مرور التجارة الى سواكن وزيادة حجمها يخضع لزيادة الطلب عليها بعد أن عادت السفن الأوربية الى مياه البحر مرة أخرى ، وعرفت طريقها الى الميناء بحثاً عن السلع السودانية والأفريقية التقليدية . وعلى الرغم من عدم توفر الأرقام الرسمية التى تحدد

Baker, S. S. The Nile Tributaries PP. 72. 3 (١)

Douan, G: PP. 254 — 61 (٢)

(٣) دفتر غرة ٥٥ معية تركى (ترجمة الوثيقة التركية يدون رقم صفحة ٢٦)

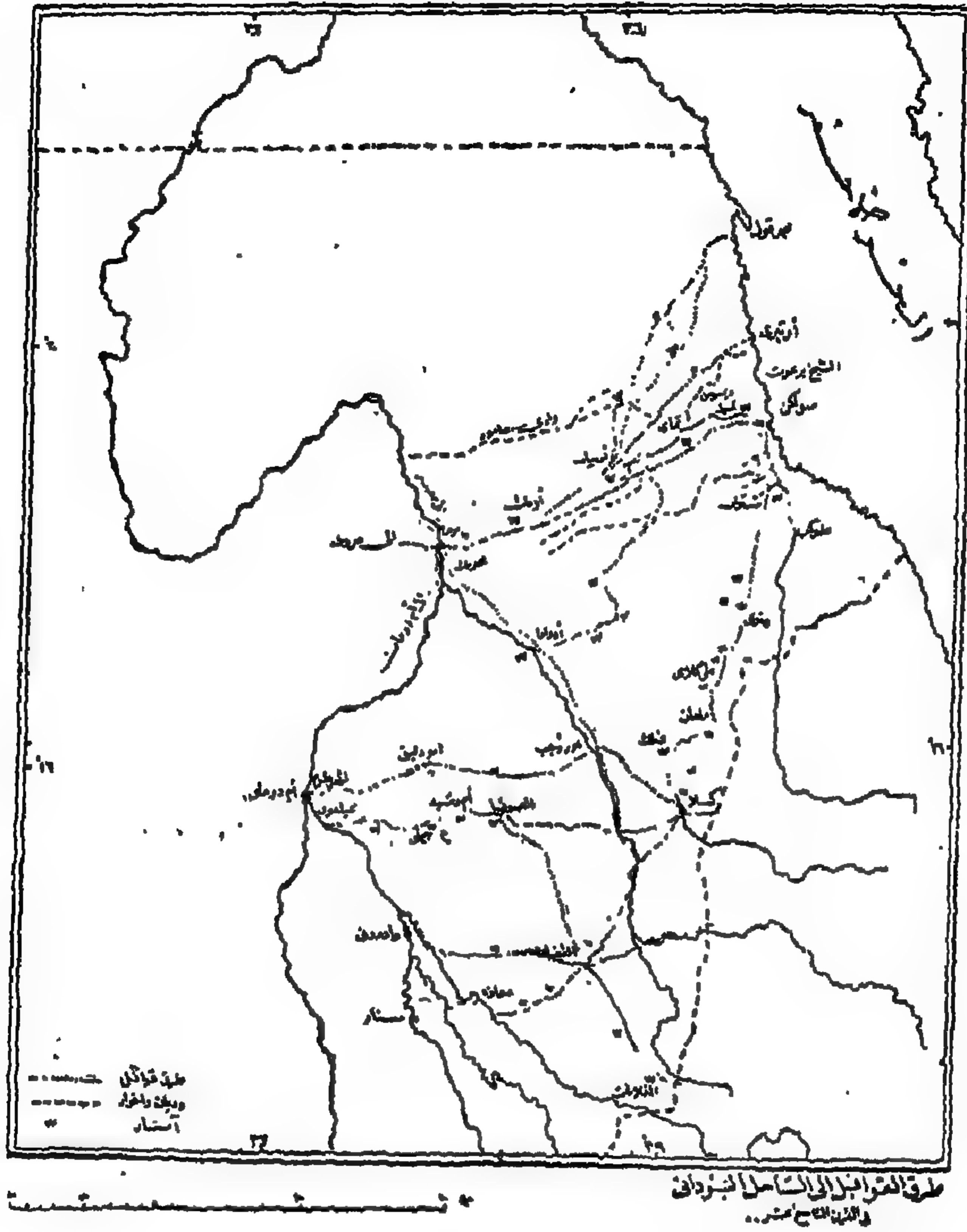
قيمة التجارة وحجمها في كل سنة من السنوات من سنة ١٨٦٨ ، الا أننا نتوقع أن تكون الزيادة مضطربة ومستمرة . ومع ذلك فلا بد أنها كانت من ناحية أخرى أقل من التجارة التي تدفقت على سواكن ومرت بها بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية منذ سنة ١٨٦٩ ميلادية .

ولما كان السودان من أهم الأقطار المنتجة لسلع معينة تقليدية كريش النعام وشن الفيل والصمغ ، والتي تفتقر إليها السوق الأوروبية والدول التي أخذت بالحضارة الغربية ، فإن ذلك كان نذيرا بتحول جزء كبير من تلك السلع الى الطريق البحري عن طريق سواكن أو مصوع . والمشاركة بين سواكن ومصوع في خدمة وتوجيه التجارة السودانية الخارجية كان طبيعيا ، أولا : لأن مصوع كانت من موانئ مصر على الساحل الغربي للبحر الأحمر ، وثانيا : لأنها كانت أفضل من سواكن في توجيه التجارة والسلع الى أسواق الهند ومناطق المحيط الهندي . ونود أن نسجل بهذه المناسبة أن خروج التجارة عن طريق كل من سواكن ومصوع كان على حساب الطريق الشمالي الذي يخترق أرض مصر للمرور بالاسكندرية الى دول أوربا ودول البحر المتوسط (١) . ومع ذلك فإن مصر لم تجد في ذلك خسارة لها ، بل كان الاهتمام بالتوجيه البحري الى سواكن من مقومات سياستها العامة التي وضعت لتطوير التجارة السودانية وتنميتها . وقد أشرنا من قبل الى المجهودات التي بذلت خلال أربع سنوات من سنة ١٨٦٥ الى سنة ١٨٦٨ ميلادية في سبيل تيسير الطرق اليها (٢) من قلب السودان (٣) . وهكذا كانت مصر حريصة على أن تنظر للأمور من وجهة النظر الموضوعية ، وتؤمن بأن نقل السلع ومرورها بطريق سواكن يعنى مسافة أقصر وتكاليف أقل عن مثيلاتها التي تستخدم الطريق الشمالي البري الى الاسكندرية . ويؤكد ذلك القول أن الرحلة من الأبيض الى القاهرة والاسكندرية بطريق النوبة وأسوان ، كانت تستغرق مدة تتراوح بين ٥٣ ، ٦٢ يوما ، على حين أنها كانت تصل الى

(١) D' Escayren delanture, ; De L' Influence que le Canel
PP. 18 — 19

(٢) دفتر غرة ٢٢ عابدين وارد تفرغات صفحة ٨٨

(٣) أولدت بعثة اسماعيل الفلكي الى الساحل السوداني في يناير سنة ١٨٦٧ ، وكتبت تقريرا بعد الدراسة في يونيو سنة ١٨٦٧ . وقد افضلت اللجنة مد الخط الحديدي من سواكن الى شندى مارا باربا وكمبسنها (دفتر معية تركي ٥٦ - وثيقة تركية بدون رقم ص ٨٩)



(شكل ٥)
طرق القوافل بين مراكز التجميع على النيل
وبين سواكن ومرافئ الساحل السوداني

بسواكن بطريق الخرطوم - بربر في مدة أقل ، تتراوح بين ٣٠ ، ٣٢ يوما (١) .
وانخفاض التكاليف وقصر المدة لا يبرران اتجاه التجارة الى سواكن فحسب ،
بل يبرران أيضا دفع الضرائب المفروضة على السلع التي تمر بطريق قناة السويس
الملاحية . وهكذا رشحت سواكن للمجد مرة أخرى ، بعدما اقتربت من أوروبا
عن طريق القناة ، فأصبحت لا تبعد عن مرسيليا مثلا بأكثر من ١٥ يوما (٢) .
كما أن البضائع التي تخرج عن طريقها تصل الى سوق لندن قبل أن تصل
مثيلاتها التي تمر بطريق مصر بحوالى ستة شهور على الأقل . واستمر الازدهار
والصعود والاطراد في نمو حجم التجارة والسلع في ظل السياسة الرشيدة ،
حتى أصبحت سيدة موانئ البحر الأحمر بصفة عامة ، وسيدة موانئ الساحل
السوداني بصفة خاصة (٣) . وازدادت قيمة التوجيه البحري ، وأصبح وصول
السفن من كل الجنسيات ووصول القوافل من الداخل منتظما . ويعنى ذلك
ازدهار الميناء والنشاط والغنى والزيادة . وبعد أن كان حصول السفينة على
حمولة من سواكن أمرا يخضع لعدد من الاحتمالات ، باتت الشحنات الضخمة
تزدحم في المرفأ ، وعلى كل الأرصفة في انتظار دورها للشحن .
وكان من الطبيعي أن تدب الحياة في سواكن ، وأن تسترد بعض عزها القديم
في خدمة الملاحة والتجارة في السنوات العشر التالية لافتتاح قناة السويس والسابقة
لقيام الثورة المهدية . وتذكر التقارير الحكومية أنها عادت مركزا للعمران
وازدهمت بالسكان من البجاة والعرب وأبناء الجاليات الوافدة اليها من يونان
وترك ويمينين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصحاب المصالح
التجارية . وزاد فيها عدد العمائر العالية التي خصصت أديارها السفلى لتخزين
السلع ، ريثما تشحن أو تحملها القوافل الى مراكز التجارة والعمران في قلب
الأقاليم السودانية . وارتبطت سواكن بميناء السويس وبعض موانئ البحر
الأحمر على الساحل الآسيوى المقابل بخدمات بحرية منتظمة أسبوعية ، تعمل
عليها سفن بعض الشركات التي تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج
الفارسي ، ومنها الشركة الانجلو - هندية لتجارة الخليج الفارسي ، والشركة
الخدوية وشركة ملاحه رباتينو الإيطالية ، هذا بالإضافة الى مزيد من سفن
الملاحه المحيطية الكبيرة التي تمر بطريق البحر الأحمر بين الشرق والغرب ،

D' Escayrea de Lapture, OP. Cit PP. 24 - 5.

(١)

Lombard G. : Le Port de Suakin. P. 293.

(٢)

(٣) دفتر ٥٥٨ مية تركى ترجمة الوثيقة التركية ٢٧ صفحة ٥٩ .

وكانت تعرج على سواكن من أجل شحن أو تفريغ بعض السلع . ويعنى ذلك أنها لم تكن في خدمة الملاحة والتجارة المحلية للبحر الأحمر ، بل أصبحت محطة رئيسية على طريق الملاحة الدولية الذى يعبر البحر الأحمر وقناة السويس ، شأنها فى ذلك شأن غيرها من المحطات كعدن والسويس وبورسعيد . ويذكر يونكر (١) الذى زارها سنة ١٨٧٥ ميلادية ، أنها أصبحت ميناء السودان الأول ومنفذه الرئيسى لتصريف سلعه ومنتجاته ، التى ازداد عليها الطلب فى الأسواق الأوروبية . وقدرت الضرائب التى تخص تجارة الصادرات منها حوالى ٦٠ ألفاً من الجنيهات فى السنة . وليس أدل على أهمية سواكن وازدياد قيمتها من وجهة النظر التجارية ، من الطلب الرسمى الذى تقدمت به الحكومة اليونانية سنة ١٨٦٩ لتعيين وكيل قنصل عام بها ، لرعاية مصالح الرعايا اليونانيين فيها (٢) .

وإذا ما انتقلنا الى دراسة تجارة السودان التى تمر بطريق سواكن فلن نلاحظ تغييرات كبيرة فى نوع السلع . ومع ذلك فإن ثمة تغيرات أساسية قد طرأت نتيجة لظروف معينة تتعلق بسياسة الحكومة أكثر من أى شئ آخر . وتتلخص تلك التغيرات فى أمرين هما ، تغير وجهة نظر الحكومة فيما يتعلق بتجارة العبيد من ناحية ، والاهتمام ببعض السلع والمنتجات الزراعية فى منطقة النيل النوبى وشرق السودان من ناحية أخرى . ونحن لانود أن نطيل فى الحديث عن موقف الحكومة وسياستها حول تجارة العبيد ، ونكتفى بالإشارة الى أنها انبثقت من نزعة انسانية اجتاحت العالم المتحضر تهدف الى تحرير الرقيق ، وتحريم تجارة العبيد ذاتها ، لتعارضها مع المثل البشرية العليا وحقوق الانسان المكفولة . وكانت مصر من بين الدول التى اقتنعت بتلك المثل وحملت نفلها 'مانة الوقوف فى وجه تلك التجارة البشعة . وقد انحصر نشاطها المضاد فى وقف عمليات اصطياد العبيد ومكافحة التجار من جانب ، ومنع مرور الرقيق بأراضيها والمرور بطريق سواكن الى الأسواق الخارجية من جانب آخر . وفى تاريخ الحكم المصرى قبل الثورة المهدية صور كثير من المحاولات التى بذلت فى

Junker. W. : Travels In Africa P. 51

(١)

(٢) دفتر معية بدون نمر صفحة ٩

سبيل وقف تلك التجارة والقضاء عليها بصفة نهائية . ويعنى ذلك من ناحية أخرى جرمان سواكن من سلعة طالما مرت بها ، بل إنها كانت في وقت من الأوقات سببا قويا من الأسباب التي أبقت عليها في حالات التدهور والاضمحلال . ومع ذلك فأننا نذكر أن ذلك لم يقلل من شأن سواكن أو من حجم معاملاتها ، أما الاهتمام الحكومي بتطوير انتاج بغض السلع فيتمثل في محصول البلح والتمر في منطقة النيل النوبي ، وفي زراعة مساحات محصول القطن في دلتا طوكر . وجدير بالذكر أن البلح والتمر أصبحا من بين السلع الصادرة ، وقد تزايد الطلب عليهما في كل من اليمن والحجاز . أما القطن فقد اهتم بزراعته ممتاز باشا خلال سنوات حكمه لمديرية البحر الأحمر في دلتا طوكر . وحقق محصول القطن خلال سنوات الحرب الأمريكية نجاحا ، وربما وصلت بشائره الى السوق العالمية عن طريق سواكن منذ سنة ١٨٦٦ (١) . وهكذا شاركت تلك السلع الجديدة غيرها من السلع التقليدية ، كالصمغ وسن الفيل والجلود وريش النعام وشمع العسل والسمن في جداول الصادرات . أما الغبيد فلم يرد لهم ذكر ، ومع ذلك فان تجارتها المحدودة ، والتي باتت تلقى مقاومة عنيفة كانت تسلك طريق البحر الأحمر من موانئ صغيرة أخرى تستخدمها سفن الملاحة الساحلية كميناء عقيق ومحمد قول وأوتيرى شمال وجنوب سواكن على شروم وخليجان خط الساحل . أما جداول الواردات فيظهر منها أن معظم تلك السلع كانت تصل بطريق قناة السويس وأقلها من الهند وجنوب شرق آسيا . وتتلخص تلك السلع في المنسوجات والسكر والتبأك والصابون والدقيق والشيلان وخشب البناء . وهي كلها سلع مصنوعة ، لا يوفر المستوى الحضارى للسودان القدرة على انتاجها محليا .

وكان احساس مصر بقيمة سواكن ، وأنها الميناء التجارى لعموم الأقاليم السودانية ، يدفعها الى بذل الجهود في مزيد من العمران وتطوير الزراعة والانتاج الزراعى . والتفكير في مد خط حديدى اليها من الداخل ، وبالإضافة إلى بعثة اسماعيل الفلكى في سنة ١٨٦٧ - التى أشرنا اليها من قبل - أرسلت،

(١) كان القطن من بين الغلات التى عرفت في السودان منذ وقت بعيد ، وأنه ربما وصل اليه من الهند . وقد أشار الملك عزازنا ملك اكسوم الى أن جيوشه خربت مزارع القطن عندما هاجم مروي سنة ٣٥٠ م .

بعثة تالية في سنة ١٨٧٥ برئاسة محمد مختار وضابط مهندس هو عبد الله فوزى للكشف عن الطريق بين سنكات وسواكن ، لاحتمال تمرير الخط الحديدي في ذلك الاتجاه ، من أجل مد مواصلة من سنكات الى كسلا أيضا (١) ويتحتم علينا بهذه المناسبة أن نرد على كل أولئك الذين توجههم نزعات خاصة فينسبون لمصر وحكومة مصر تهمة غير أصيلة في جوهرها أو في مظهرها . وتتلخص تلك التهمة المدسوسة المزورة في أن مصر كانت تخشى وتعمل ألف حساب لاتجاه التجارة السودانية الى طريق البحر الأحمر ، وأنها كانت تسعى الى توجيه التجارة الى الطريق الشمالي ، والمرور بموانئها على ساحل البحر المتوسط . ونحن لن نكتفى بوصف أصحاب هذه التهمة بالكذب وتلفيق التهم ، ولكن نحن نملك ما يدفع كذبهم ويدحضه ويدمغهم بالتضليل . ويكفي في ذلك المجال أن نشير الى أن دكتور شونيفرت في مقاله *The Future of the Sudan* والمنشور في مجلة *pall mall* في ١٨ أبريل ١٨٨٤ ، حذر مصر من تشجيع طريق الشرق الى سواكن ، وبين خطر تلك السياسة قال « ان فتح قناة السويس للملاحة الدولية أفقد مصر ثلث تجارتها التي تصل اليها من السودان الذي يغطي مساحة تبلغ حوالي ربع مساحة القارة الأفريقية ، وأن قيام مصر على تشجيع طريق بربر - سواكن معناه فقدان ثلث آخر ، الأمر الذي يهبط بمصر نحو بؤس محقق » . وعلى الرغم من وضوح ذلك التحذير فإنها ظلت متمسكة بطريق الشرق جاهدة في سبيل تنمية التجارة الى العالم والأسواق الخارجية بطريق سواكن . ولنا في مشروعات وأبحاث ودراسات الاحتمالات لمد الخط الحديدي اليها أو الى أية نقطة أخرى على الساحل السوداني دليل آخر يؤكد صدق نية مصر في ذلك السبيل ، وقد جاء التقرير النهائي الذي وضعه فاولر Fowler عن امتداد الخطوط الحديدية ، والتي بدىء في تنفيذها فعلا ، وقد اشتمل على خط حديدي مقترح بين النيل والساحل السوداني الى سواكن . وخلاصة القول ان سواكن في ظل هذه العوامل والظروف كلها باتت المنفذ الطبيعي والرئيسي لمرور التجارة الى السوق العالمية ، وأن مصر كانت تبارك ذلك الاتجاه وتعمل على مساندته وتطويره ، بكل امكانياتها المادية .

(١) دكتور الشامي : المواصلات والتطويع الاقتصادي في السودان

وكانت التجارة من الاقاليم السودانية تتدفق اليها في انتظام من نقطتين رئيسيتين من نقط التجارة هما كسلا وبربر . أما بربر التي تقع على ثنية النيل النوبى التي تبدأ فيما وراء الخرطوم بقليل ، وتنتهى عند أبى حمد ، فكانت في موقع ملائم تماما لبدء الطريق منها الى سواكن ، لأنها تحتل أقرب المواضع الى خط الساحل . ويمكن مقارنة ذلك الموقع بموقع بلدة قنا التي تقترب بها ثنية النيل في صعيد مصر من خط الساحل المصرى على البحر الاحمر . وثنية النيل النوبى كانت دائما ذات خطر في نشأة وقيام مراكز التجارة التي تعتبر بمثابة رهوس الكبارى لبداية الطرق الى الموانئ على خط الساحل السودانى . وقيام المركز التجارى في مثل تلك الظروف ضرورى لتوجيه التجارة ومرورها ، لأن عبور الفاصل الصحراوى بين النيل والساحل واستخدام القوافل ، يتطلب التنظيم والاشراف . ففى اذن مركز القوة التي تشرف وتنظم وتقوم على تجميع السلع وتوجيهها . وجدير بالذكر أنها كانت ملتقى القوافل التي تنتهى اليها من غرب السودان ودنقلة . بل ان النيل النوبى فيما وراءها جنوبا كان طريقا لمرور السفن التي تتمكن أن تتخطى خانق شبلوقة خلال الفيضان ، وتحمل اليها تجارة وبيع مناطق كثيرة تحف بالنيل الأبيض الى ملكال . وكانت القوافل التي تعمل بصفة منتظمة عبر صحراء بيوضه من كردفان ودارفور ودنقلة ، والسفن النهرية العاملة في فصل الفيضان من أغسطس الى نوفمبر ، تحمل معها انتاجا وفيرا وسلعا متباينة كالصمغ والحيوانات والحبوب وريش النعام وشن الفيل . وكان ممثلو البيوت التجارية المستقرين في بربر ومعاونوهم من الجعليين ، ينظمون مرور قوافل التجارة الى سواكن في طرق مرسومة محددة المعالم الى الساحل السودانى . ويتجه الطريق من بربر نحو الشرق الى أوباك Obak وعندما يتفرغ الى طريقين أحدهما شمالى والاخر جنوبى . ويمر الطريق الشمالى بعد أوباك الى أرباب ثم الى كوكرب ومنها الى ديسبيل وتمبوك التي يهبط فيما قبلها بقليل منحدرات التلال الى خط الساحل . أما الطريق الجنوبى الآخر فيتجه من أوباك الى روى Rawai ويخترق منطقة مزرسة الى سنكات ، ويهبط بعدها التلال على سطح خشن الى سواكن . وهذا الطريق الآخر ولو أنه أقصر من الطريق الأول بمسافة تبلغ ٦٥ ميل ، الا أنه أقل قيمة من وجهة النظر الجيومورفولوجية . وكان الطريق الشمالى الذي يبلغ طوله ٢١٥ ميلا مستخدما بصفة منتظمة لمرور

القوافل ، خصوصا وأن موارد الماء فيه كانت متوفرة على مراحل متقاربة باستثناء المرحلة من أرياب الى أوباك (١) . ولابد من الإشارة الى أن احكام الرقابة الحكومية على الطريق والاهتمام بها من وجهات النظر المختلفة ، كان كفيلا بانتشار الأمن وسلامة التجارة والقوافل في رحلاتها المنتظمة من وإلى سواكن .

وأهم من ذلك كله ان رعاية مصر ومساندتها وعملها المستمر على تنمية الاقتصاد السودانى وزيادة حجم التجارة أدى الى انتظام مرور السفن بسواكن فى مواعيد معينة . ويمكن على ضوء الجدول التالى (٢) والذي يبين عدد السفن التى زارت سواكن فى الفترة من سنة ١٨٦٩ الى ١٨٧٧ أن تخرج بنتائج هامة تتعلق بطبيعة الحركة فى الميناء من جانب ، والتجارة السودانية من جانب آخر .

السنة عدد السفن السفن المصرية الأجنبية الحمولة الكلية ملاحظات

تجارية	حربية	طنا			
١٤٦	٣٠	١١٦	—	٥٨٤٣٢	١٨٦٩
٢٠١	٦٩	١٣٢	—	٤٤٩٠١	١٨٧١
٣٤١	٣٢٠	٧	١٤	٦٠٣٢٦	١٨٧٣
٢٦٤	١٩٦	٩	٢٩	٧٢٠٥٨	١٨٧٤
٣١٩	٢٩٥	٣	٢١	٨٠٥٢٣	١٨٧٥
٢٢٥	١٧٨	٣٥	١٢		١٨٧٦
٢٣٠	١١١	١٣	١٠٦		١٨٧٧

وتتلخص النتيجة الأولى فى زيادة عدد السفن وزيادة حمولتها بشكل مطرد

(١) دكتور الشامى : التوجيه البحرى للسودان .

(٢) Douan, G : Tome III 3eme Partie P. 509 & Tome III 3eme

Partie P. 1245

من سنة لأخرى . وتتفق تلك الزيادة كما أشرنا من قبل مع زيادة حركة مرور السفن في البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية من ناحية ، ونشاط الانتاج والتطور الاقتصادي المترتب على توجيه الحكومة واستقرار النظام في الأقاليم السودانية من ناحية أخرى . وقد تعيننا الزيادة في عدد السفن بقدر ما يعيننا انتظام مرور السفن بها ودخولها وخروجها في مواعيد معينة وما تقدمه من خدمات لسفن الملاحة البحرية الكبرى بين جنوب آسيا وأوروبا . أما النتيجة الثانية التي تثير الانتباه حقا فهي التناقض الواضح في عدد السفن الأجنبية خلال السنوات الخمس من سنة ١٨٧٢ . وواضح أن مجموع تلك السفن فيما قبل سنة ١٨٦٩ ، سنة ١٨٧١ كان يمثل نسبة تبلغ حوالى من ٦٠ ٪ الى ٨٠ ٪ من السفن التي تزور سواكن ، وأنها هبطت بعد ذلك الى نسب مئوية ضئيلة للغاية . أما الزيادة فيما قبل سنة ١٨٧٢ فيمكن ربطها وتفسيرها باقبال السوق الأوروبية على استيراد القطن السودانى المزروع في دلتا طوكر ، لتعذر الحصول عليه من أمريكا خلال سنوات الحرب الأمريكية . ولكن لو افترضنا الاستغناء عن القطن السودانى بعد سنة ١٨٧٢ وتدهور انتاجه ومبيعاته ، فهل يبرر ذلك التناقض في عدد السفن المصرية وهبوطها من حوالى ١٢٠ سفينة الى ٦ أو ٧ سفن في السنة ؟ ويزداد الأمر غموضا اذا ما علمنا أن مرور السفن غير المصرية (الأجنبية) لم يتأثر بالنسبة لمصوع خلال تلك الفترة . والواقع أن الوصول الى رأى سليم يتطلب دراسة أعمق وبحوثا في شأن كل الظروف المحيطة بسواكن ومع ذلك فربما كان للمجهودات المبذولة في وقف تجارة الرقيق واحكام الرقابة على سواكن سببا آخر نضيفه لغيره من الأسباب . ويمكن أن نلخصها فيما يلى : -

أولا - تدهور انتاج محصول القطن السودانى وتدهور مبيعاته بعد أن عادت أوروبا الى عملاتها التقليديين في الولايات المتحدة الأمريكية .

ثانيا - فرض الحظر على ورود الرقيق ومروره بها .

ثالثا - تدهور انتاج بعض السلع بصفة مؤقتة كالصمغ والذرة ، للتدهور في كمية المطر والشح الطارئ عليها نتيجة لارتفاع النسبة المئوية لاحتتمالات الذبذبة بالنقصان في سقوط المطر وطول فصله في الأقاليم السودانية .

ومهما يكن من أمر فان سواكن كانت تختص بخدمة السفن الكبيرة ، ولم يذكر الباحثون شيئا عن حركة الملاحة الساحلية عن طريقها كما حدث بالنسبة لمصوع ، والظاهر أن شروم الساحل السوداني المتناثرة شمال وجنوب سواكن كانت تخدم تلك الملاحة الساحلية وتحمل هذا العبء عن سواكن ، بل ربما كانت أيضا في خدمة تجارة التهريب لمرور الرقيق . وظلت سواكن مشهورة بتزايد سكانها وازدياد دخلهم ، حتى تغيرت الظروف وتشكلت بصورة عنيفة وأصابها نكسة خطيرة مرة أخرى . وتغير الظروف وتدهورها من وجهة النظر التجارية كان نتيجة طبيعية لانحياز نظام الحكم المصري في الأقاليم السودانية في ظل الثورة المهدية .

ونحن لا يهمنا من اندلاع الثورة المهدية ، إلا أنها قوضت قواعد الحكم السليم ، وأدت إلى انسحاب مصر تحت الحاح وضغط بريطانيا . والجدير بالذكر هنا أن قرار الانسحاب لم يشمل منطقة سواكن ، بل كان القرار في شأنها الإصرار على الاحتفاظ بها والدفاع عنها والتمسك بها . وإذا كنا لانجد لزاما علينا أن نبين الدور الذي ألقت فيه مصر وبريطانيا بكل ثقلها في سبيل الدفاع عنها ، وأن نحكي قصة المعارك فيما حولها فاننا نضطر من ناحية أخرى إلى تحليل وتفسير تلك السياسة لوثيق صلتها بسواكن وقيمتها كميناء . ويمكن القول أن كل المبررات تنبثق من الرغبة الملحة في استغلال موقع ووظيفة سواكن من ناحية ، والادراك السليم لدورها في خدمة التجارة ومرورها والإشراف على طرق الملاحة الدولية في البحر الأحمر من ناحية أخرى . حقيقة أن دواعي الحرب والضغط البريطاني الواقع على رجال حكومة مصر أدى إلى فرض سياسة الحصار الاقتصادي على السودان ، وصدور القرار بوقف التعامل معه في يوم ١٥ أكتوبر سنة ١٨٨٥ ، ولكن ذلك كان لا يعنى مطلقا الرغبة الحقيقية في سد ذلك الطريق في وجه التجارة السودانية والأفريقية . ويمكن القول أن ذلك القرار كان وقائيا فقط للضغط على السودان وسكان السودان من وجهة النظر الاقتصادية ، وحرمانه من الاتصال المباشر بالبحر والوصول إلى خط الساحل ، حتى يظل في عزلة تضيق عليه الخناق . وذلك القرار خطير من ناحية أخرى لأنه يعنى أن سواكن لم تعد في ظروفها الجديدة قادرة على خدمة التجارة واحتياجات الظهير . وقد وجه لملك السياسة نقد وتجريح من البريطانيين أنفسهم ، لأنهم شعكوا في قسوة عزل السودان وحرمان السلع البريطانية من

سوق كبير ، وطريق ملائم لمروورها الى قلب أفريقيا . وأكد واطسن أن إعادة فتح السودان للتجارة ضروري وهام ، يسعى اليه السودانيون ويرحبون بعودة الحكومة - أي حكومة - التي يمكنها أن تعيد التجارة ومروورها الى سابق عهدها ويذكر وايلد أن فتح السودان للتجارة ومروورها بطريق سنواكن يحمل كل معنى من معانى الرحمة بالسكان ، في ذلك المجتمع الفقير الذى انقطع عن الحضارة وتعرض منفردا لقوة حربية مخربة غاشمة . وهوجمت سياسة البريطانيين في القاهرة بشكل جدى في اجتماع الغرفة التجارية لصناعة القطن في منشستر في يوم ٢٣ فبراير سنة ١٨٩٤ ، وكان الهجوم ينبىء عن خوفهم من نمو العلاقات التجارية بين السودان والحبشة وفرنسا وإيطاليا وبلجيكا . بل لقد وجه النقد المر أيضا لتلك السياسة في مجلس العموم البريطانى سنة ١٨٨٨ م ولم لا يخاف رجال الصناعة البريطانية ، وهم يشعرون أن السودان عرض بلا صاحب ويخشون على مستقبل علاقاتهم بالسوق الأفريقية عامة عن طريق الساحل السودانى . وكانت التيارات السياسية الأوروبية الفرنسية والبلجيكية والإيطالية المندمجة بالسودان تتحين الفرص لشغل جزء كبير من ملك الفراغ في قلب حوض النيل .

ومهما يكن من أمر فإن سنواكن شغلت رأى العام البريطانى ، وعملت الحكومة المصرية والبريطانية على الدفاع عنها والاحتفاظ بها للوقت المناسب لتكون رأس الخربة في استرداد السودان . ووضعت الخطط لمدة الخط الحديدى منها الى النيل بحيث ينتهى عند بربر ، ويحقق الهدف الذى طالما سعت اليه مصر وبريطانيا من أجل تنمية التجارة مع السودان بطريق سنواكن . وقد وضعت الخطة أولا على أساس تولى سير جراهام مد الخط الحديدى بواسطة رفق الجيش ، ولكن وزارة غلادستون عقدت بعد وقت قليل اتفاقا مع شركة اميكاس وأريد لمد الخط الحديدى الى بربر . واتخذت كافة الاستعدادات لتجديده المرفأ وبناء الأوصفة الجديدة واعدادها كبداية للطريق الحديدى وخدمة التجارة المتوقعة زيادتها . وقد أسهم المهندسون الملكيون في تجديد المرفأ وتوسيعه في بعض الوقت الذى بدأ فيه تقدم رأس سكة الحديد من جزيرة الحجر الصخرى إلى ماؤس سنة ١٨٨٥ . وكان الخط في حوالى ذلك التاريخ قد امتد منه ميلان ونصف ميل فقط ، ثم تعطل العمل قليلا الى اليوم السادس من أبريل ، حتى وضعت القطة الأمامية العنكبوتية لحماية الخط من التخريب وهجوم الدراويش عليه .

وقد سار العمل في بطنه ثم تحت ضغط قوات عثمان دقنة ، ولفشل النظام الموضوع للوصول الآلات المطلوبة من الميناء الى رأس السكة . ويعزى ذلك التأخير والبطء الى ثنائية العمل والرقابة من الشركة والجيش ، بالإضافة الى العيوب الفنية كالاختلاف في حجم وطول الفلنك . وقد امتد الخط الحديدي لمسافة ٢٣ ميلا حتى وصلت رأس سكة الحديد الى عطوة في نهاية شهر أبريل ، وبات من الضروري استخدام قطار مسلح ليلا لحراسة الخط وحمايته . ومع ذلك فقد هاجمه عثمان دقنة وخربه وحرق الفلنك في بعض المواقع . ولاحق المشروع الفشل حتى سجلت تكاليف مد الميل الواحد منه رقما قياسيا في الارتفاع فبلغت ٤٥ ألف جنيه . وصدرت التعليمات بعدئذ بوقف العمل فيه يوم ٢٧ مايو سنة ١٨٨٥ ، وتكونت نقابة برئاسة دوق سودرلند لانقاذ الموقف ، ومد الخط . ولكن صدور قرار وقف التجارة والتعامل مع السودان حتم الكف عن العمل والاستمرار فيه . ولا يعنى الفشل شيئا اللهم الا اذا اعتبرناه مسئولا عن تطور الأمور في مصلحة المهدية والاتجاه الى سياسة فرض الحصار ، ومنع مرور التجارة بسواكن أو غيرها من الموانئ على خط الساحل السوداني .

وعاشت سواكن في ظل تلك الظروف من سنة ١٨٨٥ ، ولا علاقة لها تقريبا بمنطقة الظهير وخدمة القريب منها أو البعيد . ومع ذلك فقد تحملت وتحمل المعتصمون بها عبء الهجوم والاحتكاك الذي شنته قوات عثمان دقنة من حين الى حين ، من أجل الاستيلاء عليها ولفتح الطريق أمام التجارة السودانية . ونحن نعتقد أن التمسك بتلك السياسة كان مجديا من حيث أنه كبد المهديين خسائر وضغط على الاقتصاد والانتاج السوداني . وأسهم في استشارة أصحاب المصالح التجارية والتجار ، حتى باتوا يضمرون العداوة للمهدية والعظام الجديد من أساسه . ولكنه من ناحية أخرى حمل سواكن عبء الوقوف عن تادية خدماتها ، وإضافة التعسفات في المرفأ لخدمة السفن . وكان عليها أن تدفع الثمن من كيانها ، وأن تنتهي الى مصيرها الذي انتهت اليه في فجر القرن العشرين ، وبعد استرداد السودان مباشرة .

الفصل الثامن

اضمحلال سواكن وتدهور قيمتها

توالي النقد والتقليل من أهمية خليج سواكن - كيندي
يحمل لواء الخطأ بشأن خلق ميناء جديد للسودان -
تشكيل لجنة للموازنة بين خليج سواكن وشرم الشيخ
برغوت - فشل اللجنة والأخذ بسياسة خلق بورسودان -
الصراع بين سواكن وبورسودان - الظروف التي تعيش
فيها الآن - محاولات إحيائها •

اضمحلال سواكن وتدهور قيمتها

كان المفروض أن يضع استرداد السودان في سنة ١٨٩٩ م سواكن في وضع جديد وظروف جديدة مرة أخرى يعود معها النشاط ، وتنتظم اليها الطرق من الداخل وتزدهر قيمتها بعودة التجارة ومرور السفن : ولكن التفكير البريطاني في ذلك الحين كان له شأن آخر . وتبلور ذلك التفكير حول مدى صلاحيتها وقيمتها في خدمة التطور الاقتصادي المتوقع في السودان من جانب ، وكونها بداية للطريق الذي يوغل في قلب الأراضي الأفريقية من جانب آخر . ونود قبل أن نناقش ذلك التفكير ونوضحه أن نشير إلى أن المقدمات الطبيعية له كانت قد ظهرت قبل استرداد السودان بوقت قليل . وكان واطسن قد أشار صراحة في سنة ١٨٩٤ إلى عدم ملائمة سواكن تماما لاستقبال السفن الكبيرة . واقترح البحث عن موضع آخر على الساحل السوداني يمكن أن تدخل إليه السفن ليلا على ضوء فنار يقام في موقع قريب . ونحن نعتبر بناء فنار سنجيب في عام ١٨٩٧ (١) استجابة لحاجة الملاحة ليلا على اتجاه مصر إلى وضع كل التسهيلات التي تخدم التجارة وتتفق مع سياستها في البحر الأحمر . ومع ذلك فإنه يمثل استجابة للظروف التي دفعت واطسن إلى تفضيل موقع شرم الشيخ برغوت لإنشاء الميناء الجديد . بل لا يجب أن يذهب الظن إلى أننا نعني بذلك الاتجاه الصريح قبيل سنة ١٨٩٩ إلى انتخاب موقع شرم الشيخ برغوت لميناء سوداني جديد . حقيقة أن إشارة واطسن نالت عناية ، بل جذبت الانتباه إلى ذلك الموقع بعد الاسترداد مباشرة ، وأسست فيه بورتسودان فعلا ولكن لم يخل الأمر من الاتجاه والتفكير في مواقع أخرى على خط الساحل السوداني . وقد فضل هيتلي مثلا (٢) في سنة ١٨٩٥ موقع عقيق على غيره من المواقع ، ودعم اختياره بأدلة وأساليب قوية ، واعتمد في ذلك على دراسات هيجلن سنة ١٨٦٥ وستيفارت في تقريره عن السودان سنة ١٨٨٢ ، وهما

(١) دكتور الشافعي : بورتسودان ميناء السودان الحديث صفحة ٣٢

(٢) Heathly, J. I. P. The Port of the Upper Nile (Aqi 9)

اللذان قررا صلاحية مرفأ عثيق وملاءمة موقعه لخدمة الملاحة والتجارة . وقد رسم هيثلي الخطة النهائية لمس الخط الحديدي منها الى الداخل الى كل من قوز رجب والخرطوم ، وعقد مقارنة شيقة بين مشروعين آخرين للخطوط الحديدية ، وهما مشروع سواكن - بربر ومشروع مصوع - كسلا . وأوضح هيثلي استجابة المظاهر الطبوغرافية والجيولوجية لمس الخط الحديدي المقترح وقيّمته في خدمة وتوجيه التجارة السودانية التي تتجمع في الخرطوم بطريق النيل الأزرق وطريق النيل الأبيض . ويذكر هيثلي في شأن اقتراحه بأنه كفيل بنقل وتجارة المناطق التي تقع فيها الأحباس العليا للنيل وروافده في قلب أفريقية الاستوائية من جانب آخر (١) . ويعني ذلك صراحة أن الفترة التي توقف خلالها مرور التجارة من سنة ١٨٨٥ الى ١٨٩٨ بطريق سواكن ، وتحولت فيها الى قلعة كبيرة للمراقبة والهجوم كانت هي ذاتها الفترة التي أثّرت حول صلاحيتها الشكوك ، وبدأ التفكير في بديل لها .

ويبدو أن ازدحام العمل ووضع الخطط لاسترداد السودان موضع التنفيذ في السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر أسدلت ستارا من النسيان على الشكوك وأعادت لسواكن نشاطها وحيويتها . وعاد التفكير جادا في ربط سواكن بخط حديدي مع الداخل ، وأشار بارسونز (٢) قائد الحملة في شرق السودان الى مشروع لخط حديدي ، يمتد منها الى بربر ويمر بطريق أروما الى نهر العظيرة ، وتخرج منه مواصلة تمر جنوبا مع الضفة اليمنى للنهر ، ثم تعبره الى الضفة اليسرى وتختزق البطانة الى القصارف . ولم تتخذ الأبحاث الخاصة بالكشف عن قيمة سواكن وصلاحيتها لخدمة التجارة السودانية صورتها الايجابية سريعا ، لأن تصميم الخطة العامة لمس الخط الحديدي بين الساحل والنيل اتخذت منها نهاية تنتهي اليها المواصلة السريعة على خط الساحل . وكانت كل التنظيمات والخطط تضع هذه الحقيقة موضع الاعتبار ، وتمسك مستر مكولي مدير السكك الحديدية بالمحافظة على سواكن ، حتى لا تتعرض

(١) راجع تفصيل المشروع في كتاب المواصلات والتطور الاقتصادي في السودان صفحة ٢٥

(٢) دكتور الشامي : المواصلات والتطور الاقتصادي في السودان صفحة ٥١ - ٥٥

مشروعاته للفشل أو للإنهيار . ومع ذلك فقد اتفق كل من واطسن وكيتشنر وونجت على أن سواكن لا يمكن أن تكون الميناء المناسب لتصريف تجارة السودان في ظل التطور الاقتصادي المرتقب . وظهر الانقسام في الرأي واضحا ، يفضل البعض الإبقاء على سواكن وتطويرها واعدادها اعدادا يلائم التطور في أحجام السفن والزيادة المرتقبة في مرور التجارة ، ويعترض البعض على أي عناية تبذل في سبيل تطويرها . وكان أصحاب الرأي الأخير لا يعترضون بمجرد المعارضة ، بل اثبتت معارضتهم من علمهم بخطورة النمو المرجاني في القناة التي تربط بين المرفأ والبحر المكشوف من ناحية ، وتمتع مصر فيها بمركز خاص ، قد يعكر عليهم صفوهم ويعرقل تنفيذ سياستهم وخططهم المرسومة في المجالين الاقتصادي والسياسي . ويعني ذلك أن السنوات الأولى من القرن العشرين وحتى سنة ١٩٠٤ كانت سنوات قلق وعدم استقرار ، فلم يصل البحث الى وضع معين ثابت . وبين الشد والجذب والدفاع عن سواكن والتقليل من قيمتها كانت مصلحة سكك حديد السودان تعمل في مثابرة على ربطها بالنيل . وكان من الطبيعي أن يسير العمل في حذر وسرعة معا . أما الحذر فكان لتجنب الفشل كما فشل مشروع سواكن - بربر سنة ١٨٨٥ ، وكانت السرعة لعدم التأثر بالجدل الشديد ، الذي دار حول قيمة سواكن من وجهة النظر الوظيفية . واستغرقت الأبحاث الأولية للتعرف على أفضل المواقع لمرور الخط ثمانية عشر شهرا من يونيو سنة ١٩٠١ الى نوفمبر سنة ١٩٠٢ ، ثم تمت الدراسات الهندسية التكميلية فيما بين نوفمبر ١٩٠٢ وأبريل سنة ١٩٠٣ . وبدأ العمل ببطيئا من سواكن ومن عطبره في وقت واحد ، وفشل البجاة في تحقيق السرعة المطلوبة ، فأسهم المصريون الصعايدة في مد الخط والتقديم برأس سكة الحديد بالسرعة المعقولة ، حتى تم التقائهما في السادس عشر من أكتوبر سنة ١٩٠٥ على مسافة ١٢٠ ميلا من عطبرة . وتحققت لسواكن عندئذ أفضل وسيلة يمكن أن تكون لخدمة النقل اليها من قلب السودان ، فازدحمت بالتجارة والسلع وزاد عدد السفن التي عرجت على الميناء للشحن والتفريغ ، أو للحصول على احتياجاتها من فحم وماء عذب . واستجابت الحكومة لذلك كله ، فبدأ التفكير في تجهيز سواكن واعدادها للوفاء باحتياجات التجارة وخدمة السفن . وكلف مستر كنيدي ١٩٠٤ باختبار موقع سواكن وتقديم تقرير عن المبالغ اللازمة لتطهير الميناء وازالة الحواجز المرجانية والشعاب التي كانت قد نمت وبدأت تسد الطريق المكشوف اليها في الذراع

العمودية على خط الساحل . وعلى الرغم من قيام كنيدي بالمهمة ألقى كلف بها ووضع التقرير عنها إلا أنه أثار ضجة ضخمة كبرى ، لأنه كان من جانبها لا يؤمن بصلاحياتها لخدمة أغراضها وعدم ملائمة مدخلها لاقترب السفن منها أو خروجها ليلا . وأكد كنيدي من ناحية أخرى أن المرباط والمياه العميقة ، فيما حول جزيرة سواكن لا يمكن أن تتحمل إلا عددا محدودا من السفن ، الأمر الذى لا يتفق مع الحركة المنتظرة أو المتوقعة للتجارة ومرور السفن . وكان كنيدي قد سجل أسفه أيضا للنفقات الباهظة التى يمكن أن تدفع لازالة وتحطيم الحواجز المرجانية ، والتى لا تتكافأ مع الفائدة الحقيقية لسواكن . وبذلت محاولات جديّة فى اعداد نقطة جراحام على الجانب الأيسر للقناة الطبيعية الطويلة التى تمر بها السفن من عرض البحر الى جزيرة سواكن . ولكن كنيدي كان مصرا على التقليل من قيمة أى مجهود يبذل ، وعلى تحويل الأنظار والأبحاث فى اتجاه آخر . وأشار الى شرم مرسى الشيخ برغوت كبديل لسواكن ، وتحمس لقيام ميناء جديد فى ذلك الموقع وتجهيزه تجهيزا حديثا واعداده اعدادا فليسا لاستيعاب حركة الملاحة ومرور التجارة الخارجية للسودان . وقد زار كنيدي موقع الشرم من ناحية البحر ، وجمع عنه كل المعلومات الأولية ، وقرر أن نه مدخلا واسعا تقل فيه وفيما حوله مظاهر النشاط والنمو المرجاني ، كما أشار الى امكانية الملاحة منه واليه ليلا على ضوء وارشاد فئار سنجيب . وعزز اختباراه بزيارة اليابس فى ظهير الشرم مباشرة ، وبالإشارة الى صلاحيته لتخطيط المدينة المزمع انشاؤها ، دون التقيد بقيد من ناحية ، ووفرة الماء العذب فى الآبار فى الظهير فيما بين خط الساحل وسفوح التلال المنخفضة من ناحية أخرى .

هكذا كانت الضجة التى أثارها كنيدي وهدفها الحكم على سواكن بالتقاعد ، واعفاؤها من القيام بالدور الذى قامت به خلال عشرة قرون على الأقل . وكان للضجة الكبرى وقع حسن على سمع ونجت ، الذى له بالموقع - مرسى الشيخ برغوت - معرفة قديمة ، ويهدف الى خلق السودان خلقا جديدا وفق السياسة والأهواء البريطانية . واقترح ونجت على لورد كرومر أن يكون للسودان الميناء الجديد الخاص به ، لخدمة تجارته المتزايدة طبقا للترتيبات الموضوعية والتخطيط المرسوم لتطويره ، حتى يصبح سوقا رئيسيا للمنتجات البريطانية ومنتجا للموانئ الخام التى تفي بحاجة الصناعة البريطانية . وكان من رأى كنيدي

دراسة المشروع من وجهة النظر الفنية ، للاطمئنان الى ملائمة الأعماق ونظافة المدخل واتساعه ، وتكوين لجنة من المختصين لاعطاء الكلمة النهائية ، والمفاضلة بين موقع الشيخ برغوت وسواكن . وقد زار ونجت مرسى الشيخ برغوت تحت تأثير كنيدي ودعوته زيارة استكشافية زادته استمساكا به ، وتعلقا بانشاء ميناء السودان الجديد فيه . ومن ثم سافر ونجت الى القاهرة لوضع الخطوط الأساسية لسياسة المستقبل في السودان ، وانتهاز الفرصة وأوصى بدراسة شرم الشيخ برغوت من وجهة النظر الفنية . وألح في طلبه حتى صدرت التعليمات اللازمة بتشكيل لجنة رباعية فنية للدراسة والبحث ولوضع القربر اللازم (١) .

ووصلت اللجنة الى الساحل السوداني في أغسطس سنة ١٩٠٤ ، وباشرت الدراسة على الفور لجمع المعلومات واختبار موقع شرم الشيخ برغوت ، أعماقه ومدخله والنشاط والنمو المرجاني والأراضي السكنية في ظهيره ، ومواقع بناء المرباط والأرصفة على ذراعى الشرم . وزار الخبراء سواكن وأجروا عليها دراسات مماثلة من أجل التعرف على العيوب الأساسية فيها . وقد تأكدت اللجنة من صلاحية شرم الشيخ برغوت صلاحية تامة للوفاء بالغرض من انشاء ميناء جديد . ومع ذلك فإن جدلا وخلافا أثرا في داخل اللجنة ، وقد قرر كابتن جديج عدم صلاحية سواكن لخدمة الملاحة لضيقها وكثرة ما يعصف بها من مرجان وشعاب مرجانية خطيرة ، أما ارنسك فكان على الرغم من اعتراضه على طراز المباني فيها ، وعدم صلاحيتها كنهاية لخطوط السكك الحديدية والتخزين ، كان يفضل انشاء المرباط الجديدة وتحويل حركة الملاحة الى نقطة جراهام . والجدير بالذكر أنهم لن يصلوا الى رأى موحد في قرارهم الأخير . وعرضهم ذلك للنقد المر من جانب كنيدي ، الذى صمم في خطابه للحاكم العام فى أكتوبر سنة ١٩٠٤ على ضرورة النهوض باعداد مشروع شرم الشيخ برغوت وتحويله الى ميناء كبير للسودان . واستجابت الحكومة له ولتوضيحه وقامت على جمع

(١) دكتور الشامي : بورسودان ميناء السودان الحديث صفحة ١٨

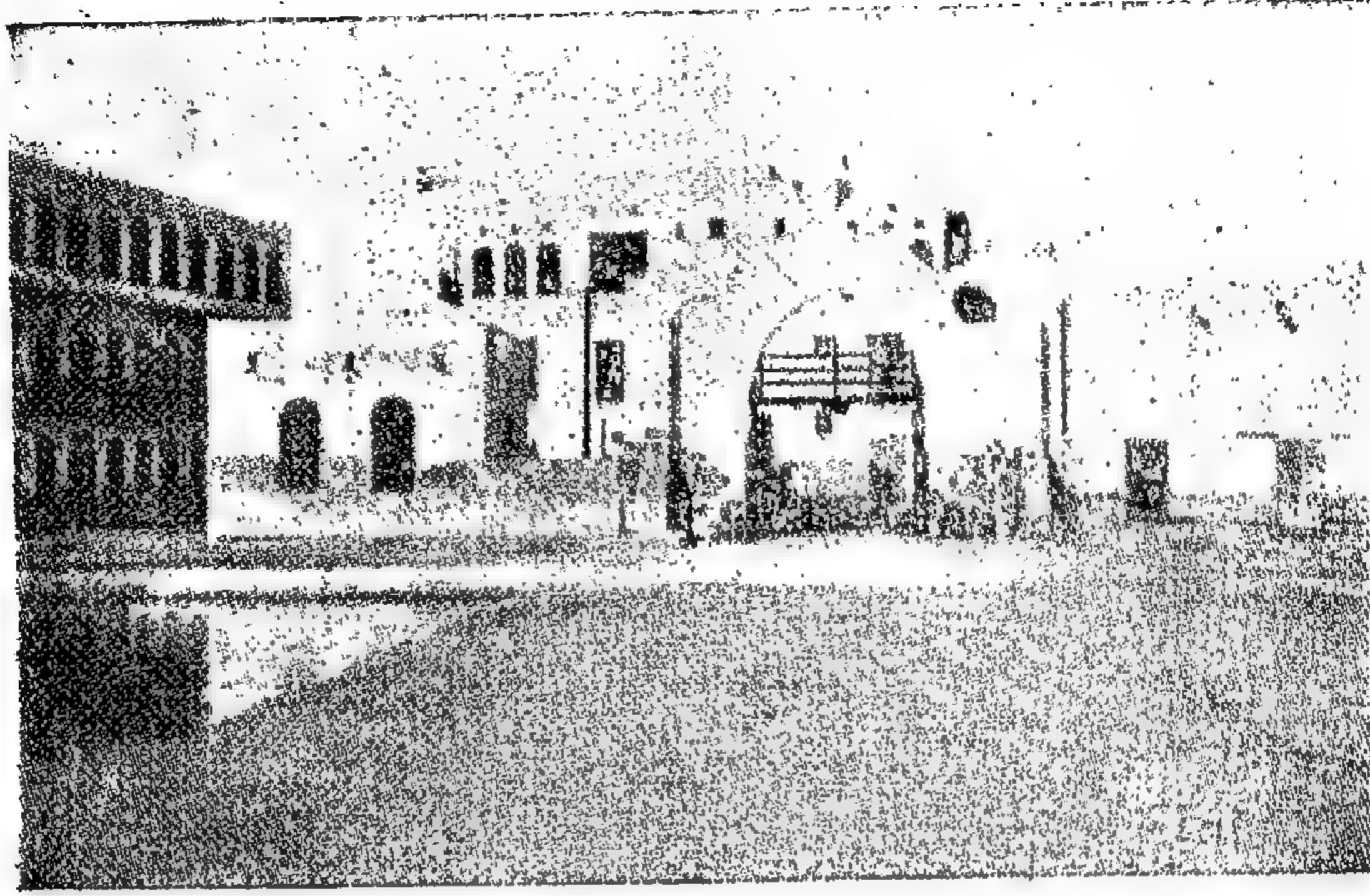
كل التفاصيل الفنية اللازمة لبدء العمل في انشاء بورسودان في فجر سنة ١٩٠٥ .

وقبل أن نوغل في الحديث عن الصراع بين بورسودان وسواكن وما كان من امر المنافسة بينهما واضمحلال سواكن ، نود أن نقارن بين الموقعين وعلاقة كل منهما بالنمو المرجاني . وظاهرة النمو المرجاني ونشاطه وامتداد الشعاب الجانية - كما قلنا - صفة أساسية من صفات البحر الأحمر العامة . وتتمثل الشعاب في شعاب خط الساحل التي تلتصق به مباشرة ، كما تظهر في شكل حواجز خارجية بعيدة عنه بمسافات متفاوتة ، أو في شكل جزر مرجانية ترتفع من قاع البحر مباشرة بانحدارات قائمة شديدة . ومع ذلك فإن ثمة ثغرات تتخلل تلك الشعاب المرجانية عند فتحات بعض الشروم يتصدع فيها المرجان تماما ، ولا يبين أثره . وتلائم الأعماق الملاحية ومرور السفن . وخليج سواكن وشرم الشيخ برغوت كلاهما نشأ من تصدع مهد للسفن طريقا من عرض البحر الى فم الخليج أو الشرم بحيث يكون الدخول اليه في أعماق مناسبة تماما . وإلى هنا لا يمكن للباحث أن يميز بين شرم وشرم أو خليج وخليج ، لأن التصدع قد وفر لهم الفتحة أو الثغرة التي تخترق الحاجز الخارجي ومرجان خط الساحل ، وهبط بالقاع الى منسوب يستحيل عند عودة المرجان الى بناء شعابه الصلبة الخطيرة . أما الاختلاف الذي يمكن أن يبرر التباين بين قيمة شرم وشرم آخر ، فيفهم على ضوء علمنا بأن التصدع كان نتيجة لحدوث شقين متقاطعين على شكل صليب من طرازين مختلفين تماما ، من حيث الطول وعلاقة الشقين واتصالهما بالبحر . ويتميز النوع الأول بطول الذراع أو الشق الموازي لخط الساحل وعمقه ، أما الذراع الأخرى المتقاطع معها فتكون قصيرة وان كانت أقل عمقا . أما النوع الثاني فيتميز بطول الذراع الممتدة فيما بين البحر المكشوف وخط الساحل كما يظهر في حالة خليج سواكن كما يتميز بالعمق والضيق . ويعني ذلك أن الشروم من النوع الثاني يكون الاتصال بينها وبين البحر بطريق عميق ضيق طويل تكتنفه الأعماق الضحلة والشعاب المرجانية . أما الذراع الأخرى الموازية لخط الساحل والذي ترسو الى جوار جوانبه السفن فتكون صغيرة قصيرة وأعماقها أقل بكثير من أن تلائم السفن الكبيرة الضخمة . وهكذا يمكن القول أن شرم الشيخ برغوت وهو من الطراز الأول يتفوق في صفاته البحرية على خليج سواكن ، وأن الثغرة في الحاجز الخارجي بين شعاب

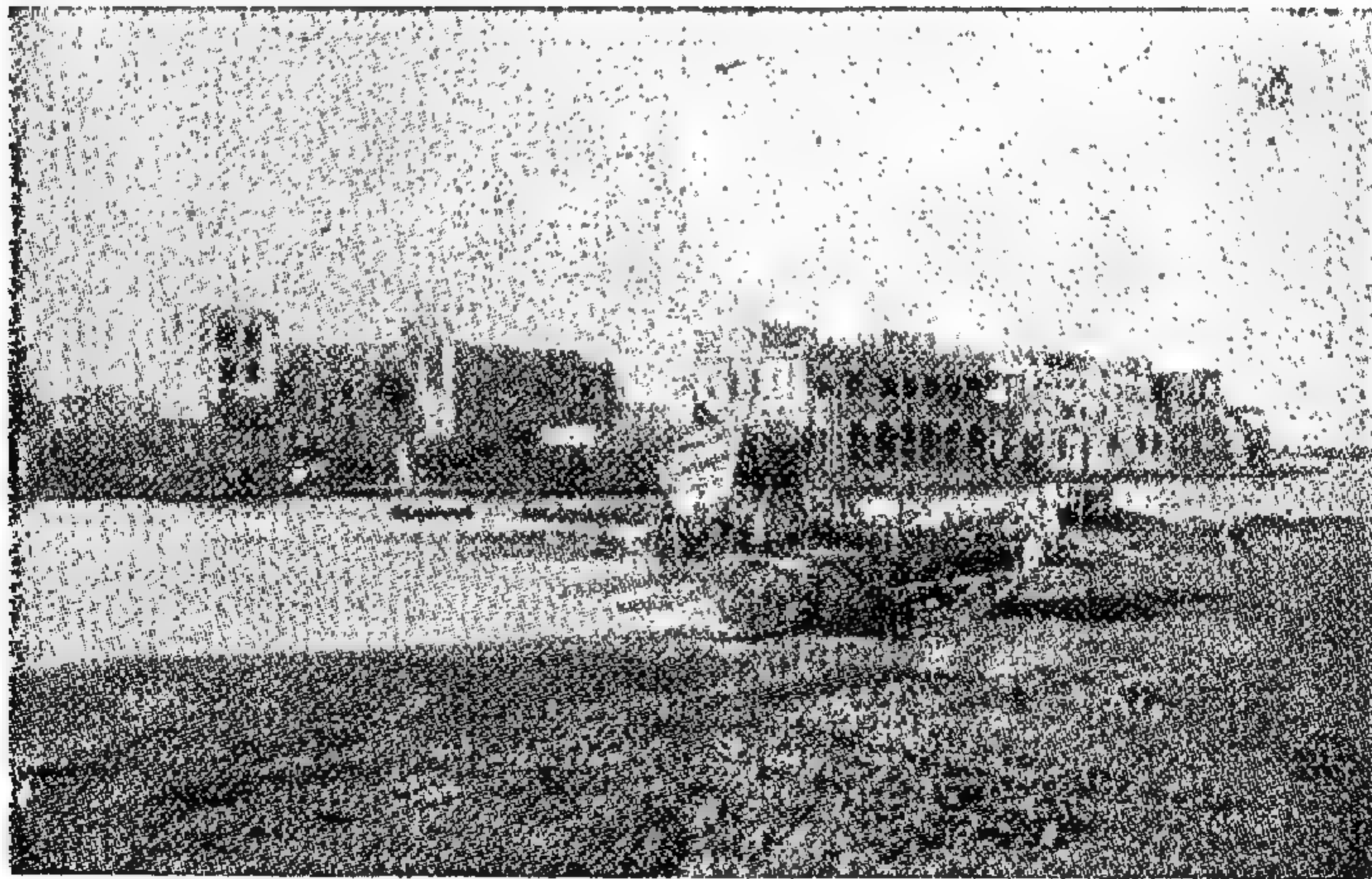
ونجت وتورتيت والثغرة التي تقابلها في فتحة الشرم مناسبة تماما لمرور السفن الى أعماق ملائمة في ذراع مائية هادئة محمية . ويعتبر اتصال ذراع الشروم بخور موج الذي يفعم بالماء في موسم المطر ، التي تنساب جارية الى البحر ، مسئولاً عن نظافة الشرم ومدخله نظافة لا تتمثل في خليج سواكن . وجدير بالذكر أن المياه العذبة من شأنها دائماً حرمان المرجان من ممارسة نشاطه مهما كانت الظروف الأخرى مناسبة ، لأن نموه ونشاطه في حاجة دائمة الى درجة ملوحة معينة للماء في الشرم أو الخليج غير العميق .

أما قصة الصراع بين سواكن وميناء السودان الجديد بورسودان فلم تستغرق وقتاً طويلاً . وبدأت من أول يوم وضع فيه انشاء الميناء الجديد في موقع شرم الشيخ برغوت موضع التنفيذ في سنة ١٩٠٦ ، وقبيل أن تتم الانشاءات الأساسية فيها وتفتح رسمياً في عام ١٩٠٩ . وقد بدأ التجار والمشتغلون بخدمة الملاحة في توجيه جزء من أعمالهم ونشاطهم الى ميناء بورسودان ، وكانوا يرسلون من يرعى مصالحهم المتزايدة فيها مع تطور ونمو حركة الانشاء والتعمير . ويعنى ذلك أن بورسودان بدأت خصوصاً بعدما تم امتداد الخط الحديدي اليها في مايو سنة ١٩٠٦ في مشاركة سواكن مشاركة فعلية في استقبال السفن وخدمة التجارة ، حتى استحوذت على نسبة كبيرة من تجارة السودان الخارجية بطريق البحر الأحمر . ويمكن القول أن تلك المشاركة والتي تحولت الى صراع ومنافسة باتت واضحة وملموسة على ضوء مقارنة حالة الملاحة وعدد السفن في كل من الميناءين في الفترة المحدودة من يناير الى نوفمبر سنة ١٩٠٦ . وزارت سواكن في هذه الفترة مثلاً ١٢٣ سفينة حمولتها ١١٤٨٩٥ طناً ، وأنزلت حمولة قدرها ٢٠٥٩٥ طناً من الفحم و ٤٦٥٦٠٧ من الرسائل التجارية . أما بورسودان فكان نصيبها في هذه الفترة ١١١ سفينة حمولتها ١٢٣٦٤٥ طناً ، وأنزلت ٧٤٤٢٨٠ من الرسائل التجارية ، ومن ضمنها بعض سفن الملاحة الساحلية ، التي كانت تصل اليها من سواكن لنقل الرسائل المسجلة برسم بورسودان وأفرغتها السفن . وكانت حكومة السودان لا تجد بدا من رعاية بورسودان والعناية بها ، وتشجيع المرور بها ، حتى أنها سمحت بمرور بعض البضائع برسم الكنفو والحبشة عن طريقها من غير ضرائب مقررة أو مفروضة .

واستمر الصراع فترة تمتد من سنة ١٩٠٦ الى سنة ١٩٢٢ ، كانت كل التسهيلات توضع خلالها في الميناء الجديد تحت اشراف الحكومة ، أما سواكن فلم تلق الا الاهمال . ولعل من الطبيعي أن تعتمد الحكومة الى سياسة الاهمال وعدم القيام بأى مجهود ايجابي ، لأنها كانت تعتنق سياسة عدم الإبقاء عليها من الناحية الوظيفية على الأقل - وقد كافح سكان سواكن وظهرها المباشر كفاحا مريرا للإبقاء عليها وتشغيلها في خدمة التجارة واستقبال السفن حتى قيام الحرب العالمية الأولى في سنة ١٩١٤ . وكانت الجالية الهندية المستقرة فيها والمشتغلة في التجارة من أكثر الجاليات تحمسا للإبقاء على سواكن والحيلولة دون تحول التجارة عنها وسقوطها . وظلت سفنهم والسفن التي تحمل البضائع لهم تصل الى مرفأ سواكن من حين الى حين الى سنة ١٩٢٤ . وهم أنفسهم يفسرون ذلك الاصرار والتمسك بسواكن على ضوء احساسهم بسهولة التفرغ من السفن والتخزين في المخازن التي كانت لا تبعد عن المراتب بأكثر من أمتار معدودات ، وتوجد في نفس مساكنهم التي يقطنون الأدوار العليا منها ويضعون بضائعهم في أدوارها السفلى . ولعل من الطريف أن يتغاضى الانجليز في حكومة السودان عن اصرار السواكنية وغيرهم من سكان سواكن خلال تلك الفترة التي كانت مشكلة الماء العذب وتوفيره لبورسودان قد استحكمت ولم يصل البحث فيها الى نتيجة ايجابية مرضية . ويعنى ذلك أنهم لم يضعوا قيودا على سواكن ومرور السفن بها وارتباط سكانها بخدمة التجارة المارة رغبة منهم في عدم تحميل الميناء الجديد عددا كبيرا من السكان في وقت لم يتوفر فيه بعد المورد الكافي الغنى للماء العذب بكميات كافية . من أجل ذلك نحن نعتقد أن استمرار الصراع بين سواكن وبورسودان من ١٩٠٧ الى ١٩٢٢ لا يبرره في الواقع تمسك السواكنية بجزيرتهم ، وانما يبرره البطء في تنفيذ كل الاعمال الانشائية في المرفأ والمدينة . ويمكن القول ان قيام الحرب العالمية الأولى واضطراب الخطة الموضوعة لحل كل المشكلات المتعلقة بالماء العذب وتوفيره والتي وضعت قبيل قيامها بوقت قليل ، هو الذي منح سواكن فرصة أخرى تمتد من ١٩١٤ الى ١٩٢٢ ، لأن تشارك بورسودان في خدمة تجارة السودان الخارجية . والواقع أن بدء العمل في توفير المياه العذبة من خور أربعاء بعد الحرب العالمية الأولى مباشرة ، هو الذي مكن الحكومة بعد ذلك من تضيق الخناق على سواكن ووصول السفن اليها . وخرج منها أصحابها وسكانها



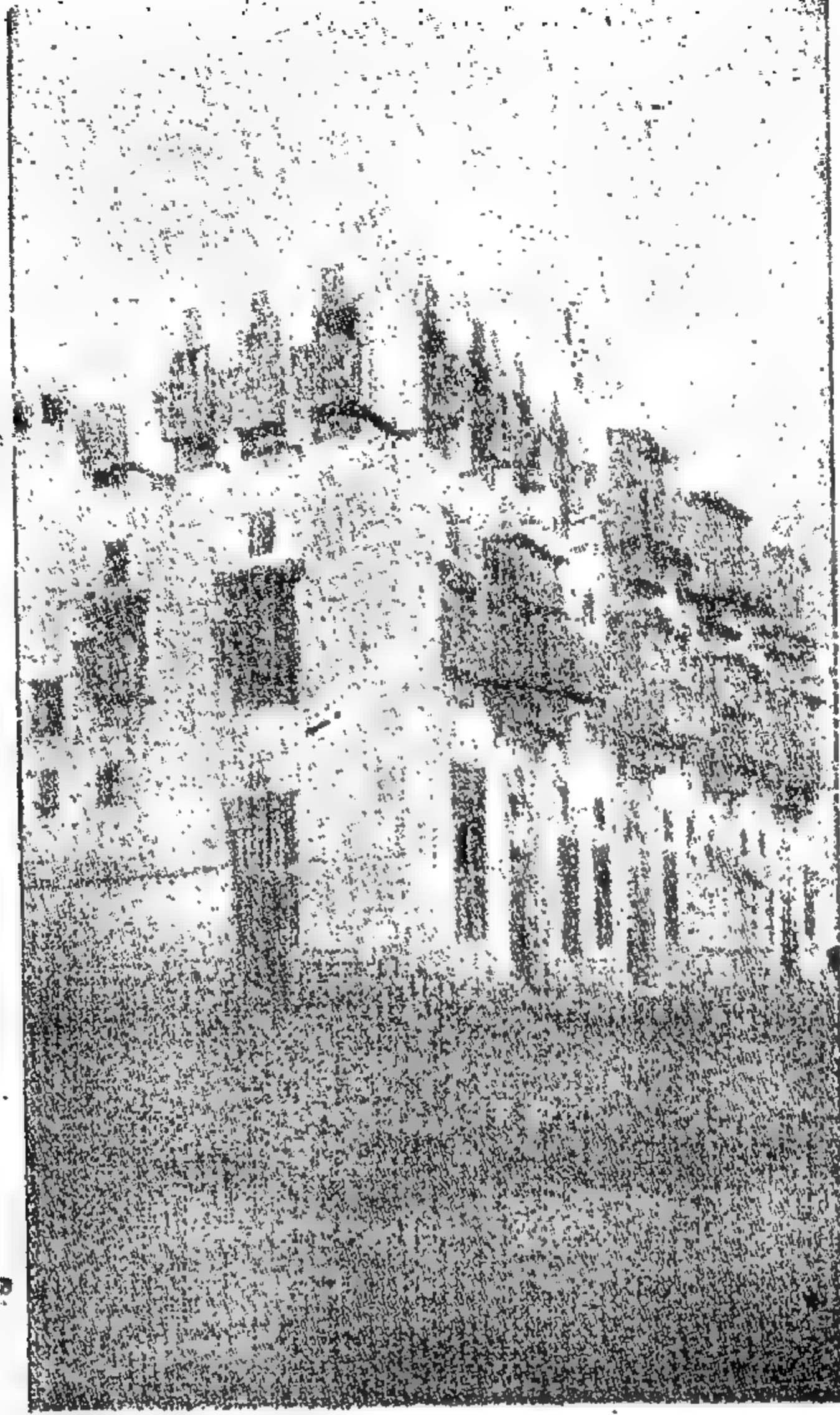
البوابة الداخلية عند مدخل جزيرة سواكن



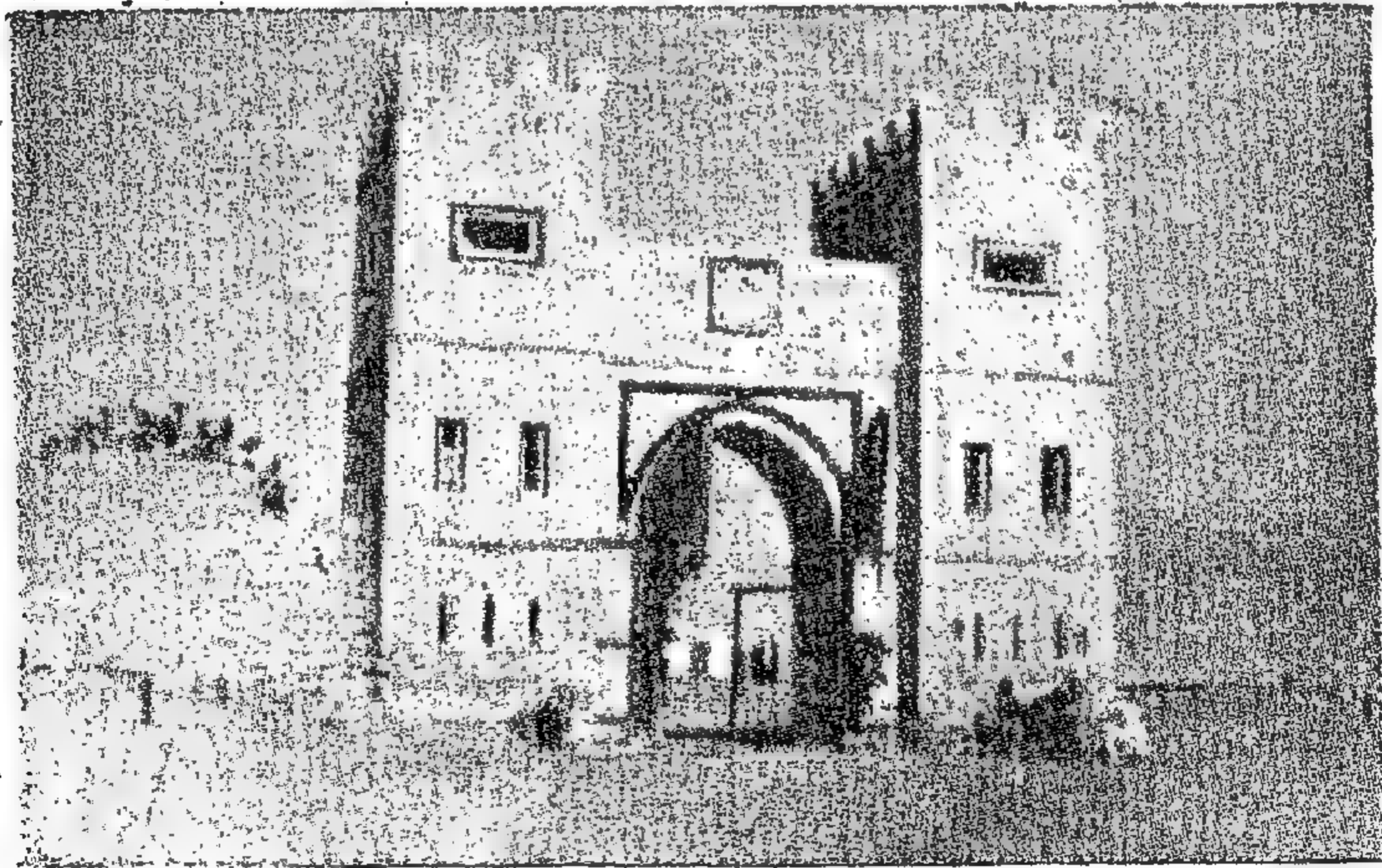
المرفأ وموضع اصلاح القوارب (السمبوك)

أفواجا إلى بورسودان وهم كارهون تحت ضغط تلك الظروف • ولا شك في أن تطور أحجام السفن وزيادة الغاطس منها أسهما من ناحية أخرى في اضمحلال سواكن نهائيا • ذلك أن خليج سواكن فيما حول الجزيرة وهو هادئ جميل لم يزود بتحسينات أو انشاءات لاستقبال السفن • كما أن الأعماق لم تكن مطمئنة بالنسبة للسفن الكبيرة • وأخيرا أصدرت الحكومة أمرا إلى كل السفن تحرم فيه عليها الدخول إلى سواكن فيما عدا تلك التي لا يزيد طولها على ٣٣٠ قدما ولا يتجاوز الغاطس منها ٢٠ قدما • عندئذ فقط خيم البؤس على سواكن وكان طبيعيا أن تنزل عن مكانتها التجارية التي تمتعت بها خلال قرون كثيرة •

وسواكن اليوم خالية من كل أثر للحياة والنشاط فيما عدا أولئك البجاة من الهدندوة ، الذين يسكنون القيف في ظهير خط الساحل المباشر في مواجهة الجزيرة والخليج • ومنازل الجزيرة مهجورة سواء كانت صغيرة من طابق واحد أو كبيرة من عدة طوابق • ومع ذلك فهي جميلة في مظهرها الخارجي تحكى عز الماضي وقصة الغنى والزيادة والوفرة • ويظهر عليها الطابع العربي والإسلامي خصوصا في المنازل الكبيرة الضخمة التي تتميز بمشربيات لا تختلف عن مثيلاتها في منازل الطراز العربي الإسلامي في دمشق أو القاهرة أو بغداد • ويمكن أن نستدل من حجم المنازل وازدحام الجزيرة بها وضيق الفواصل والشوارع التي تفصل بينها من ناحية ، وامتداد المباني في القيف المقابل لها من ناحية أخرى ، على أنها كانت كثيرة السكان وربما كان سكانها أكثر من سكان بورسودان في الوقت الحاضر • وجدير بالذكر أن السسواكنية الذين اعتزوا بمينائهم وتمسكوا بها ومازال في قلبهم الحنين والشوق ومازالت منازلهم سليمة ، لأنهم يأملون في العودة إليها يوما ما • ولا يمكن لزائر غريب يهبط إلى سواكن من التلال أو يقترب منها من ناحية بورسودان أن يصدق أنها مهجورة خالية تماما من كل أثر للسكان • ولكنه إذا اقترب منها آمن بذلك الخراب وهو يمر في شوارعها الضيقة التي تمتد ملتوية في غير نظام أو انتظام ، كما يرى مياه الخليج ساكنة هادئة لا يشق سطحها حتى ولو قارب صغير • وغريب حقا أن يعيش بعض الحداربة والهدندوة في القيف ، ويطالعهم البحر صباح مساء دون أن يثير في نفوسهم رغبة في التفاعل معه في صورة من الصور • ويقتصر ذلك التفاعل على موسم معين هو موسم الحج عندما يتجه الحجاج السودانيون وغيرهم ممن يمرون بطريق السودان • وعندئذ يعودون إلى قواربهم ويشقون



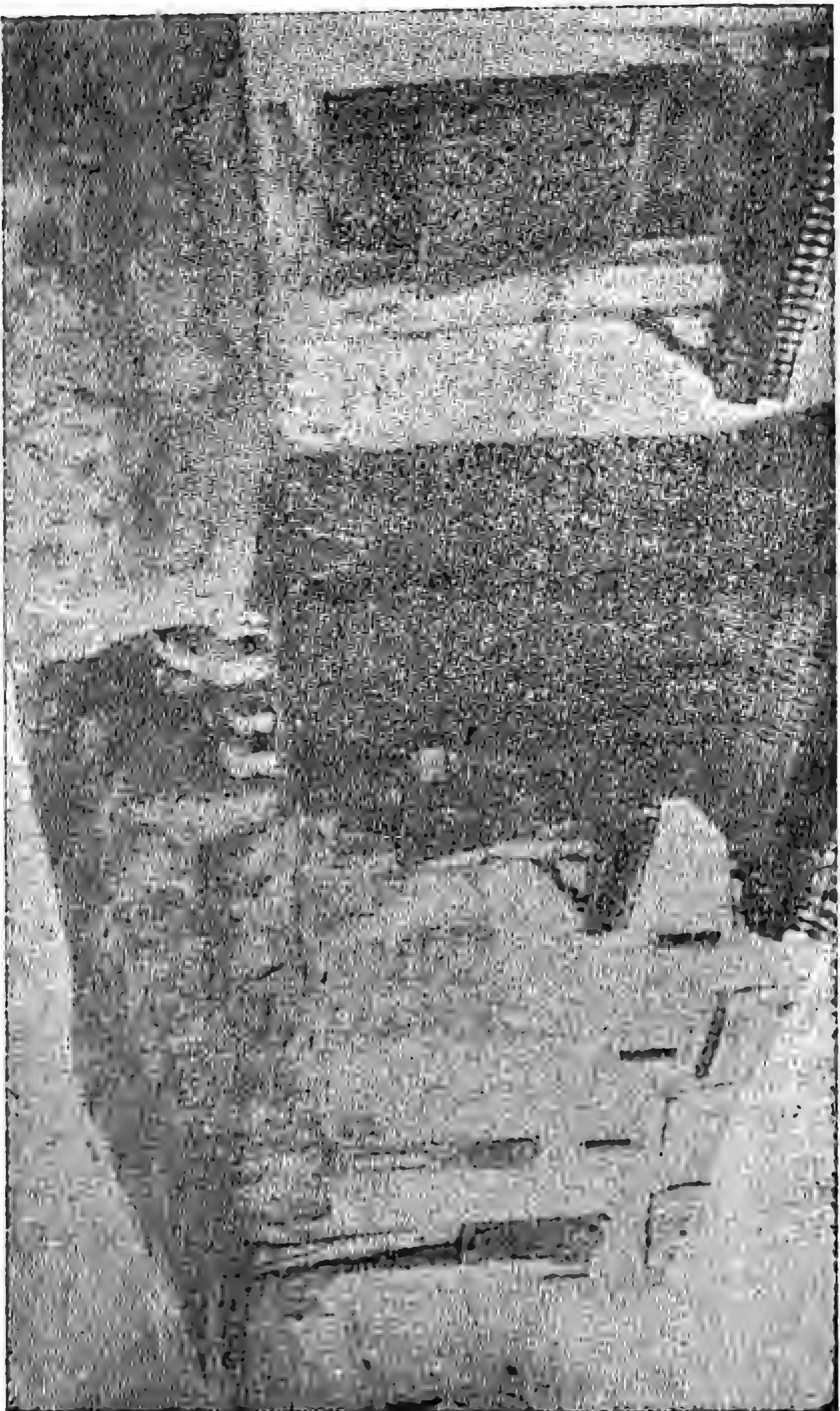
منزل من المنازل على الطراز العربي الاسلامي



بوابة سواكن الخارجية

الماء الى السفن الصغيرة الحجم التي ترسو في مياه الخليج ، ويقومون بنفس الدور الذي مارسه أجدادهم قرونا طويلة في خدمة الملاحة والتجارة . وهكذا كان التدهور والانحيار الذين أصاب سواكن كمركز للعمران وجاء كنتيجة أخرى لسياسة الحكومة التي حاولت بشتى الطرق تجميد قيمتها وتحويلها الى موقع أثرى . وكانت آخر تلك الضربات قبيل الانتخابات التي سبقت استقلال السودان في سنة ١٩٥٢ ، فأوقفت سير القطارات اليها فترة قصيرة ، ثم اتخذت قرارا آخر يقضى بنزع الخط الحديدي ذاته فيما بين سواكن وسلوم . ويعنى ذلك صراحة قطع آخر أمل في أن تعود الى الحياة والنشاط ، أو أن تسهم في خدمة التجارة السودانية وتوجيهها . ويجب أن نقف هنا عند ذلك المثل الحي الملموس المعاصر الذي يبين كيف اندثرت من قبلها الموانى ، وضاعت في ظل الظروف غير الملائمة وتخلي القوة المسيطرة عليها أو انهيارها . وموانى الساحل السودانى في جملتها - كما قلت تتميز بالحساسية ، وبأنها تكاد تكون المرأة التي تنعكس فيها صورة القوة السياسية التي تهتم بها أو باستخدامها من أجل الحصول على السلع والمنتجات السودانية .

ونشير الى أن السواكنية أثاروا بعد تشكيل الوزارة الوطنية السودانية الأولى عاصفة من الاحتجاج وفندوا السياسة التي رسمت لاسدال الستار على مدينتهم . وبذلت المساعي من أجل انقاذ الموقف وتكونت لجنة أهلية للبحث عن حل لمشكلة سواكن . وقد تعهدت الحكومة من جانبها برصف الطريق الموصل اليها من بورسودان واعداده لحركة المرور بالسيارات ، وحل مشكلة الماء وتوفيره . وكانت الخطوة الايجابية الوحيدة هي الاستمرار في توجيه الحجاج اليها للمرور بها الى الأراضي المقدسة ، كما كان يحدث من قبل . وأبقت على تجهيزات الحجر الصحي اللازمة لمراقبة أفواج الحجاج في رحلتى الذهاب والعودة . وما زالت المباني الحديثة الضخمة التي تقع في مقابل جزيرة سواكن من ناحية الشمال ، والتي جهزت بصهاريج المياه قائمة ، وتدب فيها الحياة والحركة مع وصول الحجاج في موسم الحج . وعندئذ فقط يتوالى دخول السفن الصغيرة الى الخليج لنقلهم . ويزداد النشاط ويطول موسمهم اذا صادف موسم الحج موسم حليج القطن ، واجتمعا معا في وقت واحد ، لأنه يعنى نشاطا اضافيا يتمثل في زيادة عدد سفن الملاحة الساحلية التي تنقل قطن دلتا طوكر من مرفأ ترنكتات الى محليج القطن في القيف المواجه لجزيرة سواكن من ناحية



طراز المبانى فى ستواكن

الجنوب • ويجتمع حينئذ في سواكن عدد كبير من البجاة ومعهم أسرهم لتلبية احتياجات الخدمة الموسمية في المحلج • ونحن نعتقد أن أية محاولة لحياء سواكن لن تكون مجدية إذا ما كان الغرض من ذلك عودتها الى وظيفتها كميناء في خدمة الملاحة والتجارة • وينبثق ذلك الاعتقاد من علمنا بأن تجهيزات بورسودان واستعدادها وتلبيتها لاحتياجات مرور التجارة الخارجية للسودان لن تمنح سواكن الفرصة بسهولة لكي تقف على قدميها مرة أخرى • ولذلك يجب أن يكون البحث في أحياء سواكن وفق خطة مرسومة ، نلخصها في خطوتين أساسيتين • ومع ذلك فلا يمكن أن نتكهن بوقت معين للانتهاء من أى من تلك الخطوتين ، لأن الأمر تقديرى بحث ، وتتحكم فيه ظروف لا يسهل الحكم عليها أو تقديرها •

والخطوة الأولى التى نقترحها ونراها مناسبة هى اعتبار سواكن مركزا من مراكز العمران بصرف النظر عن كونه ميناء • ويعنى ذلك البحث في أمر تجميع السكان فيها وإعادة النشاط اليها ، وزيادة عدد السكان الوافدين اليها من البجاة ، أو من غيرهم من السودانيين من وادى النيل • والسبيل القويم الكفيل بذلك هو خلق الظروف الملائمة أو المناسبة التى تعجب للناس ، بل تحتم عليهم البقاء فيها ، والعودة الى تعميرها وسكنها بصفة مستمرة • وليكن لنا في نشاط الحياة فيها في موسم الحج والحلج دليل يضع أيدينا في بداية الخطة التى يجب أن ترسم وأن تخطط • ونعنى بذلك خلق الأعمال المناسبة التى يمكن أن يتجمع من أجلها السكان لتلبية احتياجات تلك الأعمال • ونحن نقترح الاتجاه الى استغلال مياه الخليج كمصدر لثروة سمكية تصنع محليا لسد احتياجات السوق السودانية المحلية أو للتصدير ، أو كمصدر للحصول على الملح والأصداف • والواقع أن ذلك الاتجاه على الطريقة الحديثة كفيل بتشغيل عدد كبير من الأفراد ، وباستقرارهم فيها وتجمع عدد آخر من البجاة وغيرهم لخدمتهم وتلبية احتياجاتهم الضرورية • وطبيعى ألا يتعارض مثل ذلك النشاط مع النشاط في بورسودان ووظيفتها في أى صورة من الصور • لأن ليس ثمة مجال للمنافسة بينهما في الوظيفة الرئيسية • ويجب أن يتبع ذلك كله بحث جدى في سبيل توفير مياه الشرب العذبة لها من مجموعة آبار شاطا التى تبعد عنها بحوالى ألف متر ، أو من أى موضع صالح آخر من ناحية ،

وتطهير الخليج من أثر النشاط المرجاني والقناة التي تربط بينها وبين البحر حتى تلائم السفن الحديثة للصيد من ناحية أخرى . والمهم أن هذه المرحلة أولية وضرورية حتى ترد إليها الحياة . ولكننا مع ذلك لا يمكن أن نجزم برأى قاطع في طولها والوقت الذي تستغرقه قبل الوصول الى المرحلة التالية . ويبدو أن المرحلة أو الخطوة التالية ستفرض نفسها فرضا ، عندما تضيق بورسودان وتعجز عن أن تستوعب كل تجارة السودان الخارجية . ويمكن القول أن التنمية الاقتصادية في السودان في القطاع الزراعي والرعي في السنوات الخمس الأخيرة تقترب منا من تلك الحالة ، حتى أن حكومة السودان لجأت الآن الى زيادة أطوال الأرصفة في بورسودان لزيادة عدد السفن التي ترد إليها زيادة كبيرة . ونحن نعتقد أن التوسع في مشروع امتداد المناقل ، ثم تنفيذ مشروع كنانة على مياه خزان الرصيرص المقترح ، سوف يؤدي الى تحميل بورسودان فوق طاقتها . من أجل ذلك ومن أجل انتظام الشحن والتفريغ ، وتفادي خطر التأخير الذي لا يتفق مع أسس اقتصاديات النقل يجب أن تنظر الحكومة عندئذ نظرة جدية ايجابية لوضع الخطوط الرئيسية لعودة سواكن الى تادية وظيفة الميناء لتعمل جنبا الى جنب مع بورسودان .

الفصل التاسع

بوردسودان

ميناء السودان الحديث

خلق الميناء وتنظيمها - حركة الملاحة من وإلى الأرصفة
والمرابط - ارتباط بوردسودان بظهيرها - التطور
العمرائى فى بوردسودان ومشاكله - بوردسودان فى خدمة
الملاحة والتجارة السودانية •

بورسودان

ميناء السودان الحديث

أشرنا في الفصل السابق الى الاتجاه بل الاصرار على خلق الميناء السودانى الجديد على المرفأ الطبيعى المناسب ، لكى يفي باحتياجات الانقلاب الاقتصادى المرتقب خلال القرن العشرين وفى فجره القريب . وكان تنظيم المرفأ واعداد الأرصفة لاستقبال السفن الكبيرة من أهم الدوافع التى أدت الى ادخال التحسينات والاضافات من وقت لآخر حتى يستجيب الميناء للتطور فى زيادة أعداد السفن وأحجامها من جانب ، ونمو حجم التجارة من جانب آخر . وتتمثل الاضافات فى فترتين أساسيتين، من سنة ١٩٢٥ الى سنة ١٩٣٧ ، ومن سنة ١٩٥٦ الى الوقت الحاضر . وليس ثمة شك فى أن المرحلة الأولى كانت خير عون ساعد بورسودان على النهوض بأعبائها خير قيام فى سنوات الحرب العالمية الثانية فى خدمة التجارة السودانية وتلبية احتياجات الحلفاء فى ميادين الشرق الأوسط .

ونود قبل أن نوغل فى الحديث عن بورسودان وتوجيه التجارة السودانية أن نعرض صورة سريعة واضحة لكل التنظيمات فى المرفأ ، والتى تشمل التحسينات فى المرحلتين الأولى والثانية ، والاضافات التى توضع فى الوقت الحاضر . . . ولعل من الطريف حقا أن نذكر أن الخطة التى وضعت لاعداد الميناء وتجهيزاتها قد راعت تخصيص كل جانب من المرفأ لتأدية دور معين فى خدمة السفن ، وحتى يتم العمل فى دقة وسرعة ونظام . ويمكن للباحث أن يميز على ضوء ذلك بين ثلاثة أرصفة ، جهاز كل واحد منهما بما يكفل له القيام بوظيفته خير قيام .

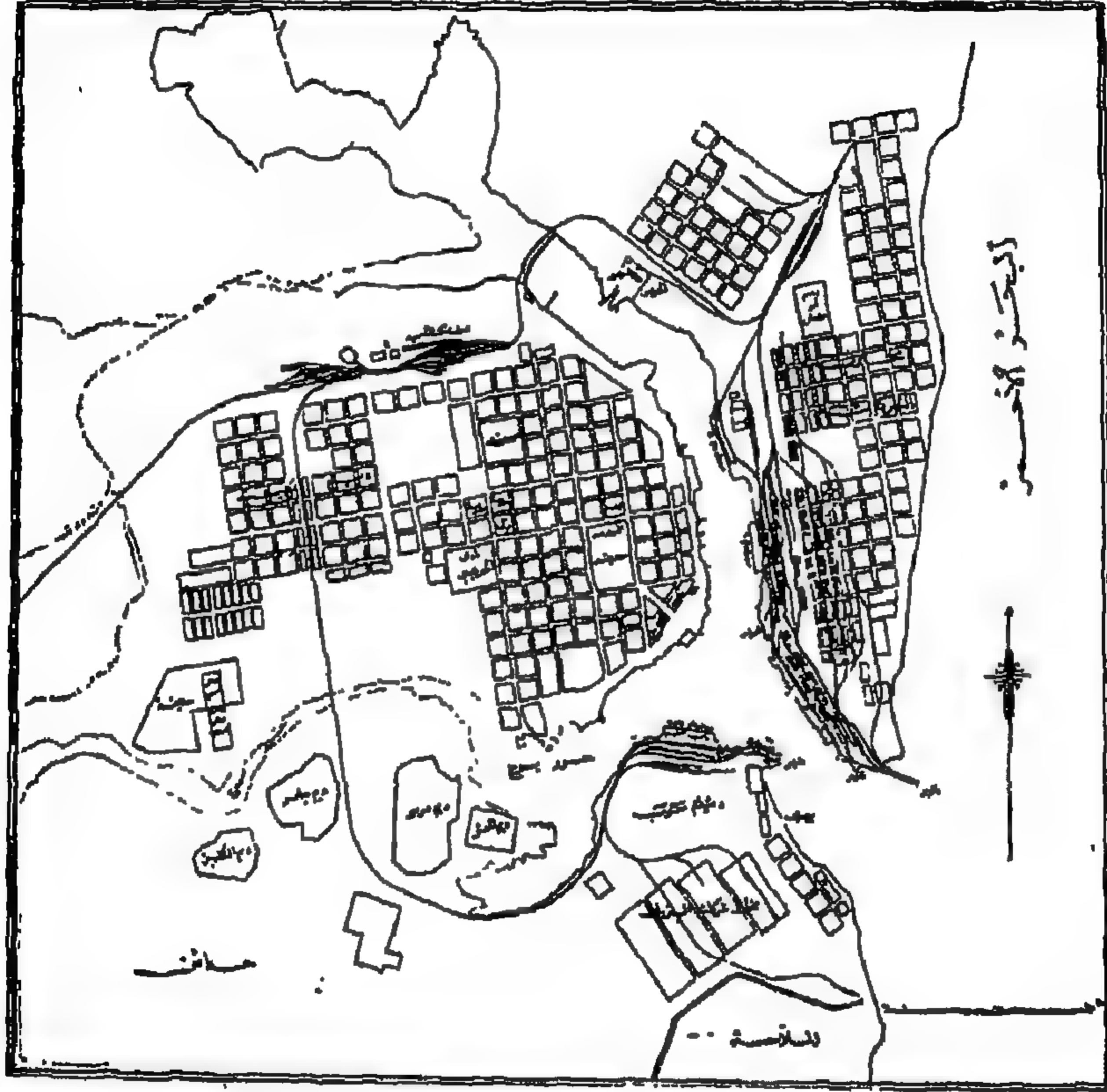
١ - الرصيف الشرقى :

يقع هذا الرصيف على الجانب الأيمن من الذراع الرئيسية للمرفأ بالنسبة للسفينة المقتربة من عرض البحر من خلال الفم أو الثغرة الى المرفأ . والواقع

أنه ليس رصيفا واحدا إنما هناك أكثر من رصيف تمتد كلها على التوالي بحيث تكون الحظيرة الجمركية ومباني الحظائر الأهلية ومكاتب الميناء في ظهيرها المباشر . ونذكر منها على الأقل ثلاثة أرصفة تكفى لاستقبال سبع سفن محيطية كبيرة في أعماق مناسبة للغاية . ويمثل الرصيف الرئيسى الذى يقع ضريح الشيخ برغوت في ظهيره وعند نهايته التى تقترب من فم الميناء أطول تلك الأرصفة جميعا ، حيث يبلغ طوله حوالى ٢٢٨٠ قدما . ويسمح هذا الطول بخمسة مرابط تتسع لخمس سفن ، طول الواحدة فى المتوسط حوالى ٤٥٦ قدما ، فى غاطس ندره ٣٨ قدما . وتخدم عمليات الشحن والتفريغ على هذا الرصيف روافع كهربائية تتراوح حمولتها بين ٣ ، ٥ أطنان ، كما جهزت المراتب بأنابيب تكفل للسفن للحصول على احتياجاتها من الماء العذب أو الزيت والوقود . وتمتد السكة الحديد فى الفراغ الذى يمتد بين مواقع المراتب وبين مباني الحظائر الجمركية . ويبلغ طول الرصيف الثانى على هذا الجانب أيضا ٥٠٠ قدم ، وبه مرابط واحد يحمل رقم ٩ ويمكنه استقبال سفينة واحدة كبيرة فى غاطس يبلغ ٣٤ قدما . وقد ترسو السفن أحيانا الى جوار صندل عائم يثبت الى جانب هذا الرصيف ، اذا ما زاد الغاطس منها على ٣٤ قدما . أما الرصيف الثالث الذى يقع عند النهاية الشمالية ، وعلى مسافة ٢٠٠ ياردة من نهاية الرصيف الرئيسى . فيبلغ طوله حوالى ٤٥٠ قوما ترسو الى جواره سفينة واحدة فى عمق يصل الى ٣٨ قدما . ولا تخدم عمليتى الشحن والتفريغ على المراتب رقم ٩ ، رقم ١١ روافع إنما تستخدم السفن روافعها الخاصة فى عمليتى الشحن والتفريغ . والتحسينات فى الفترة الأخيرة من سنة ١٩٥٧ تشمل تجهيز رصيف فيما بين الرصيف الرئيسى ومجموعة المراتب الخمسة وبين رصيف رقم ٩ ويتسع لثلاثة مرابط على الأقل تحمل رقم ٦ ، ٧ ، ٨ .

ب - الرصيف الجنوبي :

يشغل هذا الرصيف جانبا من الذراع الأخرى للمرفأ الذى يقع على يسار السفينة الداخلة من عرض البحر . وتمثل هذه الذراع فى الواقع نهاية خور موج الذى يهبط من تلال البحر الأحمر فى الظهير ويقسم مدينة بورسودان كما يظهر فى الخريطة الى قسمين . وقد استغل هذا الجانب منذ سنة ١٩٢٢ ميلادية حيث تم تنفيذ مشروع خاص بإنشاء رصيف طويل ، لاستقبال سفن الفحم



(شكل ٧) بورصودان
الأرصقة والمرابط ومواقع السكن

وزيت البترول والحمولات الخطرة القابلة للاشتعال أو سفن الملح • وروعي في تنسيق العمل واعداده تيسير عمليات الشحن والتفريغ دون تعريض أى جزء من المدينة الرئيسية أو الرصيف الشرقى ومخازن البضائع لخطر الحريق أو الاشتعال • وقد جهز المربطان رقم ١٧ ، ١٨ لخدمة سفن الفحم وطولهما معاً ٩٠٨ أقدام ، وعمق الماء الى جوارها ٣١ قدماً • وتقوم أربعة حمالات على خدمة شحن الفحم وتفريغه بطريقة آلية • والحمالة عبارة عن رافعة تتحرك على قضبان لمسافة ٨١٠ أقدام فيما وراء الرصيف الى مخازن الفحم لنقل ١٢٠ طناً في الساعة • أما المربط رقم ١٥ فيبلغ طوله ٥٣٠ قدماً ، وعمق الماء الى جواره ٣٣ قدماً • وهو مخصص لرسو سفن الملح وسفن الحمولات الخطيرة كالذخيرة والمفرقات • أما المربط رقم ١٦ فلا يتجاوز طوله أكثر من ١٨٠ قدماً ، وتستخدمه سفن البترول والشحنات السائلة وعلى جانبه تجهيزات خاصة بنقل النفط ودفعه الى مستودعات الشركات التى بنيت على مسافات قليلة في ظهير الرصيف • وتخدم مواصلة من سكة الحديد هذا الرصيف أيضاً ، وتصل اليه من الخط الرئيسى حيث تتفرع قبيل الوصول الى محطة بورسودان بحوالى نصف ميل ، وتخترق هلمه المواصلة المدينة في أطرافها الغربية وتعبر خور موج الى الميناء الجنوبى •

ج - الرصيف الغربى :

يشغل الرصيف الجانب المواجه لمربط رقم ٩ ومربط رقم ١١ على الذراع الرئيسية ، بحيث تقع مباني المدينة ومصالح الحكومة بها في ظهيره مباشرة • وهذا الرصيف لا يتجاوز طوله ١٥٠ قدماً ، ولا يزداد العمق الى جواره على ١٦ قدماً • ومع ذلك فان امتداداً طويلاً لا يصل عمق الماء الى جواره الا الى ست أقدام فقط • وتستخدم سفن الميناء وخدمة الملاحة التابعة لمكتب الميناء هذا الرصيف • وهو ملائم لها تماماً ، لأنها كلها من السفن الصغيرة بالإضافة الى مجموعة من القاطرات أو من الجرارات عددها ست ، وكراكة واحدة وأربع روافع على الصنادل • ولمكتب الميناء أيضاً حوالى ٢٦ صندلاً لخدمة الشحن والتفريغ من السفن التى ترسو على المخطاف في قلب المرفأ ، بعيداً عن الأرصفة والمرابط في حالة ازدحام الميناء بالحركة والنشاط •

وفي المرفأ ما يشبه الحوض ولكنه صغير ومحدود القيمة . وهو في واقع الأمر مجرد ورش تعمل على تجهيز بعض قطع الغيار للسفن ، وتلبية احتياجاتها للإصلاح ، بالإضافة الى العناية بسفن الميناء الخاصة وبناء الصنادل وصنادل الحواجز وتجميع أجزائها . فهو اذن ليس حوضا جافا أو عائما انما عبارة عن أربعة مزالتى (زلاقات) تعمل بطريقة آلية ، وتهبط على عجل على قضبان في وضع مائل ، حتى تصبح عند القاع فتدخل عليها السفينة - أو الصندل - ثم تربط اليها بقوة ، ثم تسحب للبر للمعالجة من أى عطب في قاعها أو في الجزء الغاطس منها . وتخدم الزلاقة رقم ١٠ سفن القاطرات وكل السفن التى لا تتجاوز حمولتها ٥٠٠ طن ، أما الثانية فلا تتجاوز حمولتها ٢٠٠ طن وتستخدم لصيانة الصنادل وتركيبها . أما رقم ٣ ، ٤ فهى زلاقات (عربات) صغيرة تستخدم لإصلاح القوارب والنشبات .

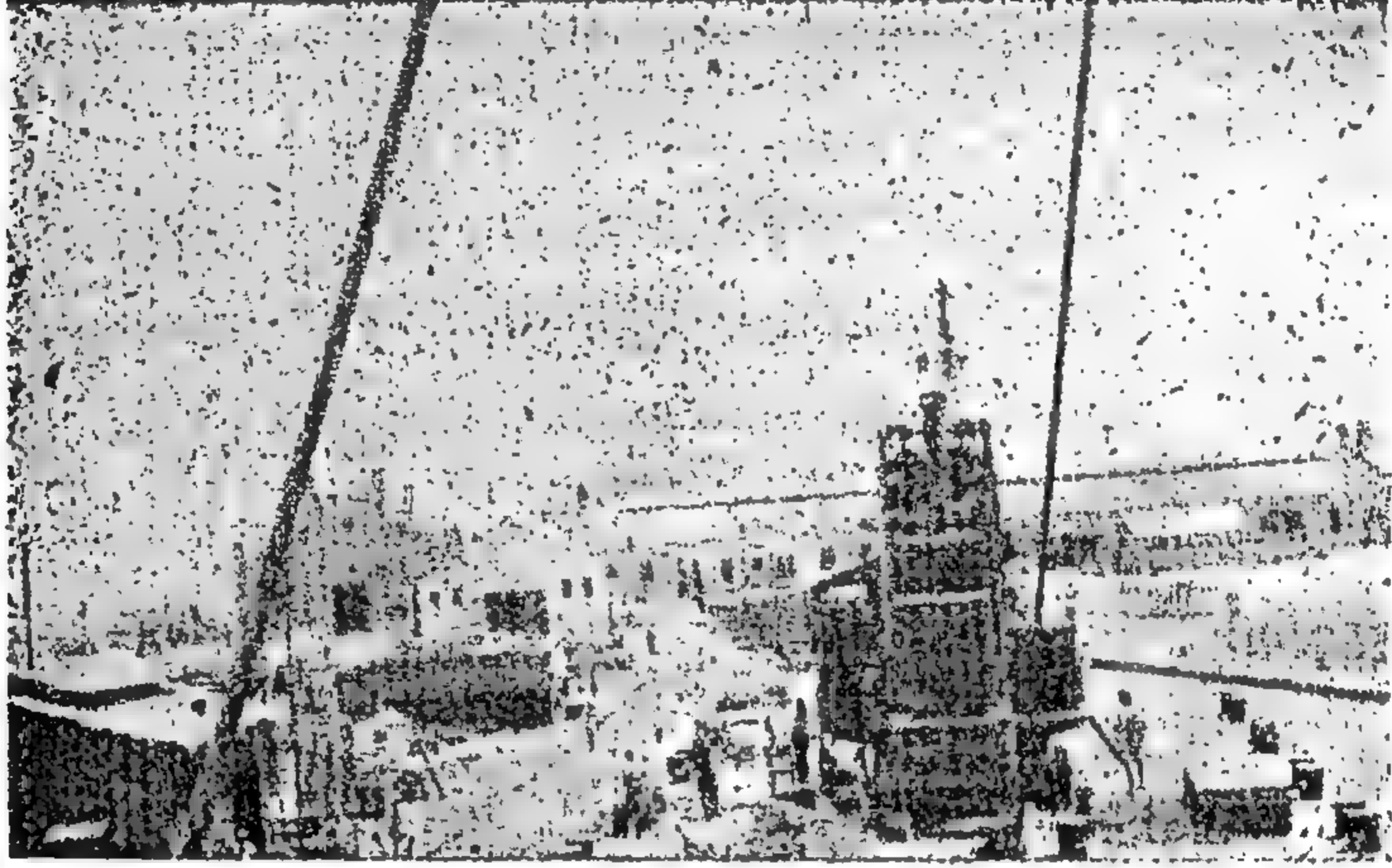
حركة الملاحة من وإلى الأوصلة والمرابط :

لا يمكن للسفن أن تقترب من عرض البحر أو أن تخرج من الميناء الا بحرص وحذر شديدين وفي طرق مرسومة حتى لا تتعرض لخطر الحواجز المرجانية البعيد منها والقريب . ويكون دخول السفن عادة من خلال الفتحة الملاحية بين حاجزى ونجت وتورتيث . وأفضل طريق لمرور السفينة هى أن تتجه بعد فنار سنجيب مسافة ميلين ناحية الجنوب ، الى الفتحة الملاحية في اتجاه الغرب . والمفروض أن تقابلها في هذه المنطقة سفن الارشاد فتمر السفينة من الفتحة الملاحية الخارجية حتى تصل الى الفتحة الداخلية عند فم الميناء . والمفهوم أنها تقطع الطريق فيما بين هاتين الفتحتين في أعماق مناسبة لا علاقة لها بالنشاط المرجاني . ومع ذلك فلا بد من أن يكون هناك حرص وحذر شديدين حتى لا تتجنى السفينة أو تخرج عن الطريق المأمون الى القناة الضحلة فيما بين الحاجز المرجاني الخارجى والحاجز المرجانى الساحلى . وتنتشر في مدخل الميناء من الفتحة الخارجية الى الداخل الأنوار والفوانيس التى تحدد معالم الطريق وترشد السفن . وأهم تلك الأنوار فنار سنجيب الذى أنشئ في سنة ١٨٩٧ على جزيرة مرجانية مغمورة ويبلغ ارتفاعه حوالى ١٦٥ قدما فوق مستوى سطح البحر . ويقع هذا الفنار على مسافة حوالى ١٤ ميلا بحريا من المرفأ . ويبعث شعاعا منفردا كل خمس ثوان في ساعات الليل ، ويظهر هذا الضوء من مسافة ١٠.٩ ميلا على الأقل .

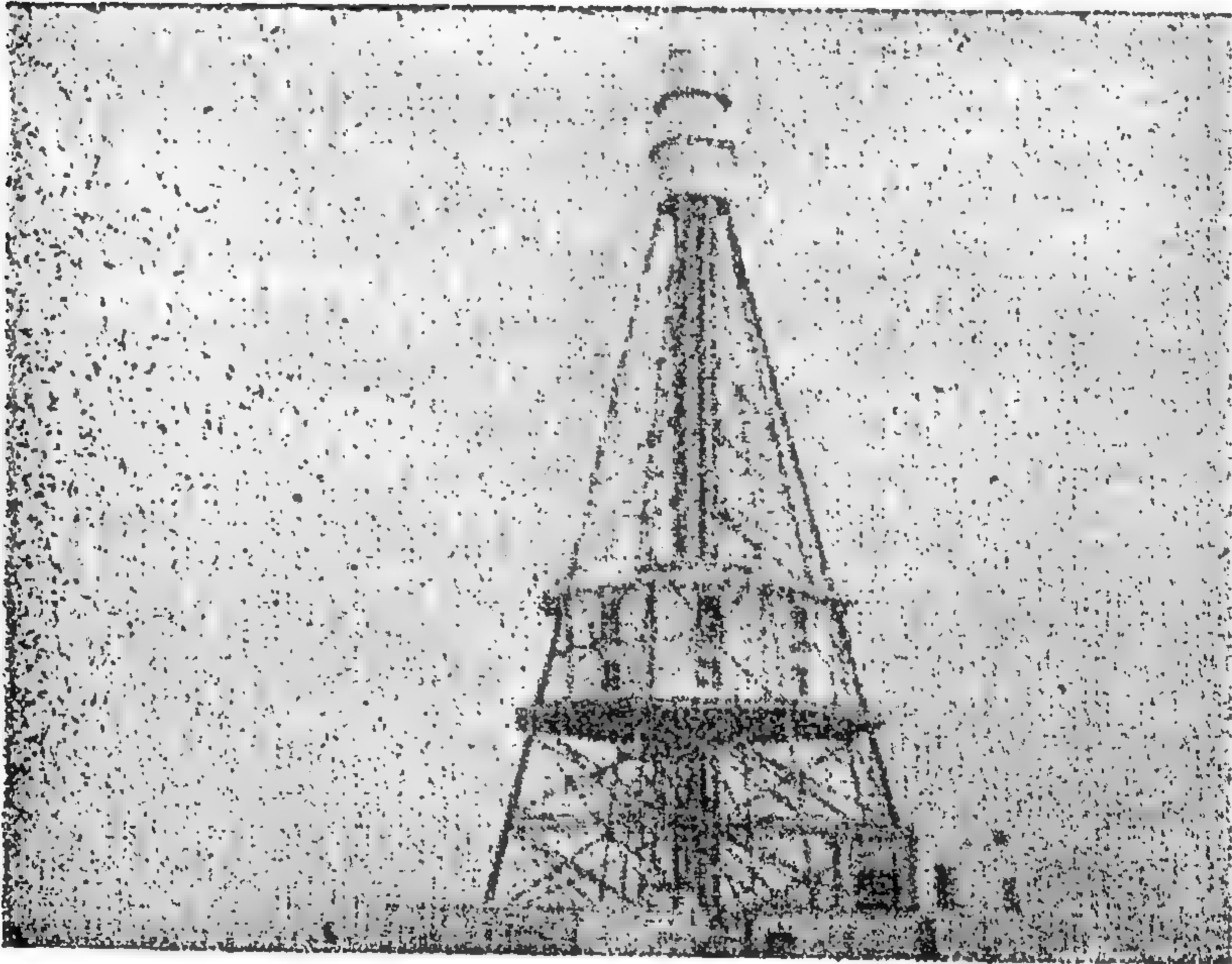
أما الفوانيس التي ترشد السفن في القناة الملاحية الى الفتحة الداخلية ، فنذكر منها الفانوس على رأس حاجز الأمواج الخارجى المثبت على ارتفاع ٦٥ قدما عن سطح البحر . أما فانوس بورسودان الرئيسى فقد أقيم على أرض ترتفع حوالى ٦٣ قدما عن سطح البحر ، ويبلغ طوله ٧٢ قدما ، وهو مثبت على الطرف النهائى للحاجز الساحلى بحيث يبعد حوالى ميل وربع ميل جنوب شرق حاجز الأمواج الخارجى . ويوجد فانوس داما داما على ارتفاع ٢٦ قدما على الجانب الجنوبى الغربى من مدخل الميناء الداخلى وعلى مسافة ٢٢٠٠ ياردة جنوب شرق حاجز الأمواج . وثمة فانوس آخر على الجانب الشمالى الشرقى من مدخل الميناء الداخلى ارتفاعه ٢٦ قدما وعلى مسافة ٧٠٠ ياردة غرب حاجز الأمواج . أما المدخل الخارجى بين حاجزى ونجت وتوريت فيحدده فانوسان يضيئان تلقائيا مع الغروب . وفى قلب المرفأ ذاته أنوار منها نور أو فانوس يقع على رصيف رقم ٩ ارتفاعه ٢٨ قدما ، كما يوجد فانوس آخر خلف صهريج المياه على رصيف الرئيسى طوله ١٠١ قدما . وفى قلب المدينة ذاتها برجان كبيران فى قمة كل برج منهما فانوس يضىء . ويقع الفانوس الأمامى على البرج العالى المجاور لفندق البحر الأحمر ، والذي يبلغ ارتفاعه ١٠٣ قدما ويبعد بمسافة ٢٢٠٠ ياردة شمال غرب الفانوس على رأس الرصيف الواقع على الجانب الغربى للمدخل ، أما الفانوس على البرج الثانى فيقع الى جوار المسجد الكبير ، ويبلغ ارتفاعه ١٥٧ قدما . ويخدم هذان الفانوسان على البرجين العالين السفن عندما تقترب ، بحيث يضبط ربان السفينة مقدم سفينته (البروة) فى خط مستقيم تماما مع الضوءين اللذين تكون فتحة المدخل على امتدادهما . فيدخل فى سلام وأمن تامين .

ارتباط بورسودان بظهيرها :

وكان طبيعيا بعد أن جهزت الأرصفة والمرابط أن توضع الخطط بشأن الربط بين موقعها وبين مناطق الظهير التى تقوم على تصريف انتاجها . وجدير بالذكر أن العمل فى خط سكة حديد سواكن - عطبرة كان قد انتهى قبيل وقت قصير من تشغيل ميناء بورسودان ووصول السفن اليه ، فسهل ذلك الأمر كثيرا . وقد اختيرت نقطة على الخط الحديدى عند محطة سلوم لممر سكة الحديد الى بورسودان . وقد امتد الخط الحديدى فعلا عن طريق خور توتالى الى أبو ومنها الى كمبسنا بطريق خور أكوات الى بورسودان . وكان تحقيق هذه الخدمة مجددا ، لأنه



الحوض في بورسودان



فنار سنجنيب

ربط فيما بينها وبين الأقاليم النيلية ومناطق الانتاج فيما حول النيل • ومع ذلك فلم يؤد إمتداد هذا الخط كل الخدمات المطلوبة لخدمة التجارة السودانية خصوصا بعدما وضعت السياسة المتعلقة بالتوسع في الانتاج الزراعى في دلتا القاش • عندئذ كان لابد من ربط هذه الدلتا وحقول القطن فيها بخط سكة حديد عطبرة - بورسودان واختيرت النقطة على الخط عند الميل ١٧٥ من عطبرة لمد هذه المواصله في قلب أوطان الهدندوة • وقد مدت فعلا في ٢١ أبريل سنة ١٩٢٤ • وباتت بورسودان منذ ذلك التاريخ على اتصال وثيق بسكة الحديد بمناطق الانتاج وكل الأجزاء التى تمر بها ، الأمر الذى حقق لها كل الأسباب التى تدعو الى قيامها بوظيفتها كاملة في خدمة التجارة السودانية (١) •

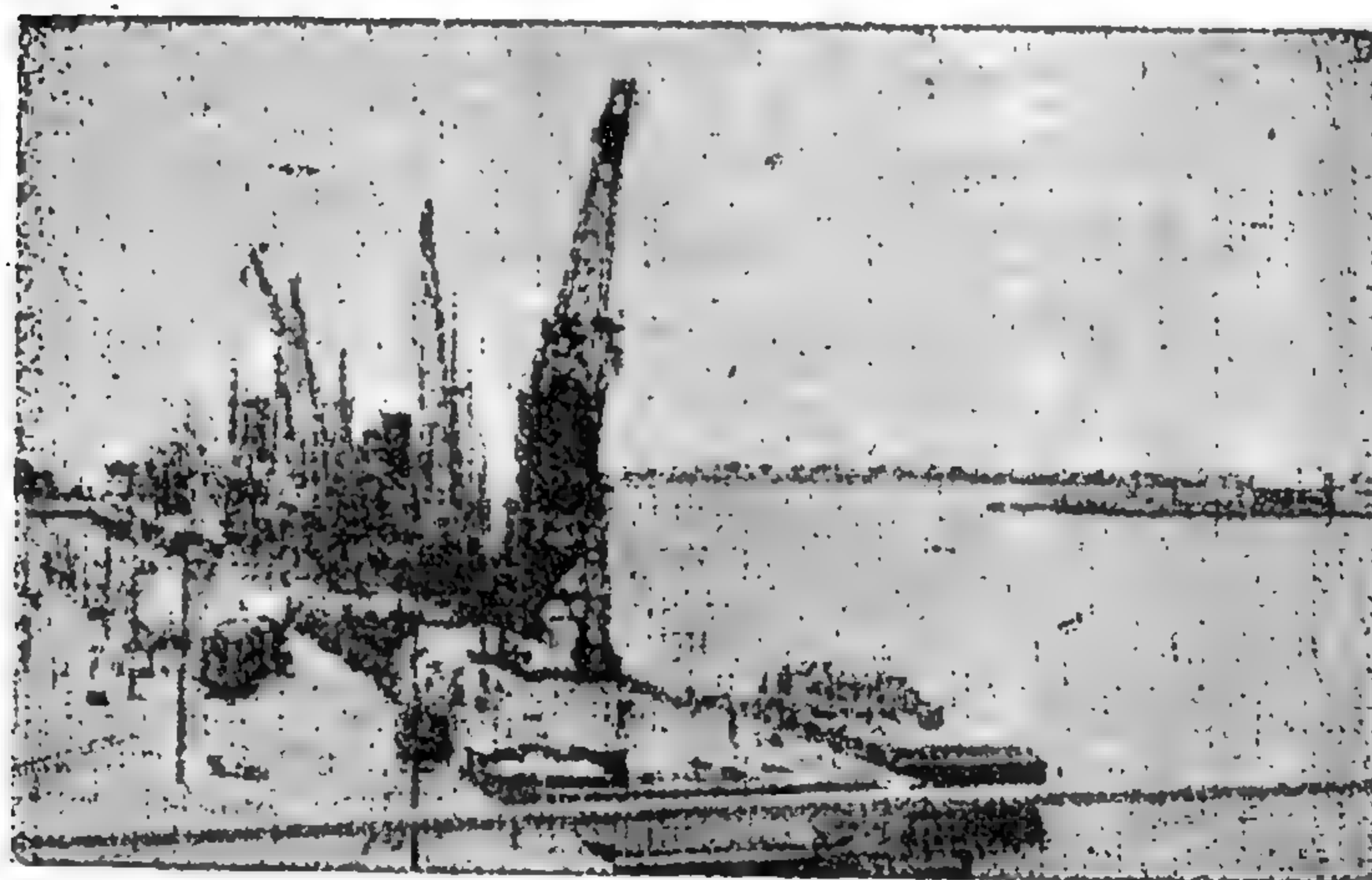
التطور العمرانى ومشاكله :

نود أن نشير أولا الى أن سير العمل في اعداد وتجهيز الارصفة قام على اكتاف ثلاث فرق من قوات الجيش المصرى بقيادة اليوزباشى محمد يوسف • وقد وصلت هذه الفرق الى الموقع من بزبر الى شواكن بالطريق البرى العادى ثم اتجهت بحرا الى مرسى الشيخ برغوت • وكان الهدف الآخر بعد اعداد المرفأ هو بناء المدينة أو تخطيطها بشكل يليق بمركزها كعاصمة لمديرية البحر الأحمر آنذاك • وقد صادفت العمليات الأولى للبناء والتعمير صعوبات حمة ترتبت على عدم توفر الجير والطفل وبعض مواد البناء الأخرى • واستمر العمل سنوات عديدة متوالية ، وضعت فيها بعض المباني الهامة التى خصصت لبعض مصالح الحكومة الخاصة ، التى لها علاقة بخدمة الميناء • ولعل أهم ما يلفت النظر هو سيطرة الحكومة على كل مظاهر التطور العمرانى الخاص الطريق غير مباشر ، وذلك حتى يتطور النظام العام للمباني في المدينة ويخضع امتدادها وفقا للخطة

(١) الخطوط الحديدية في السودان مفردة • ويعتمدون على خطوط التخزين في بعض المحطات لتحرير القطارات في الاتجاهات المضادة •



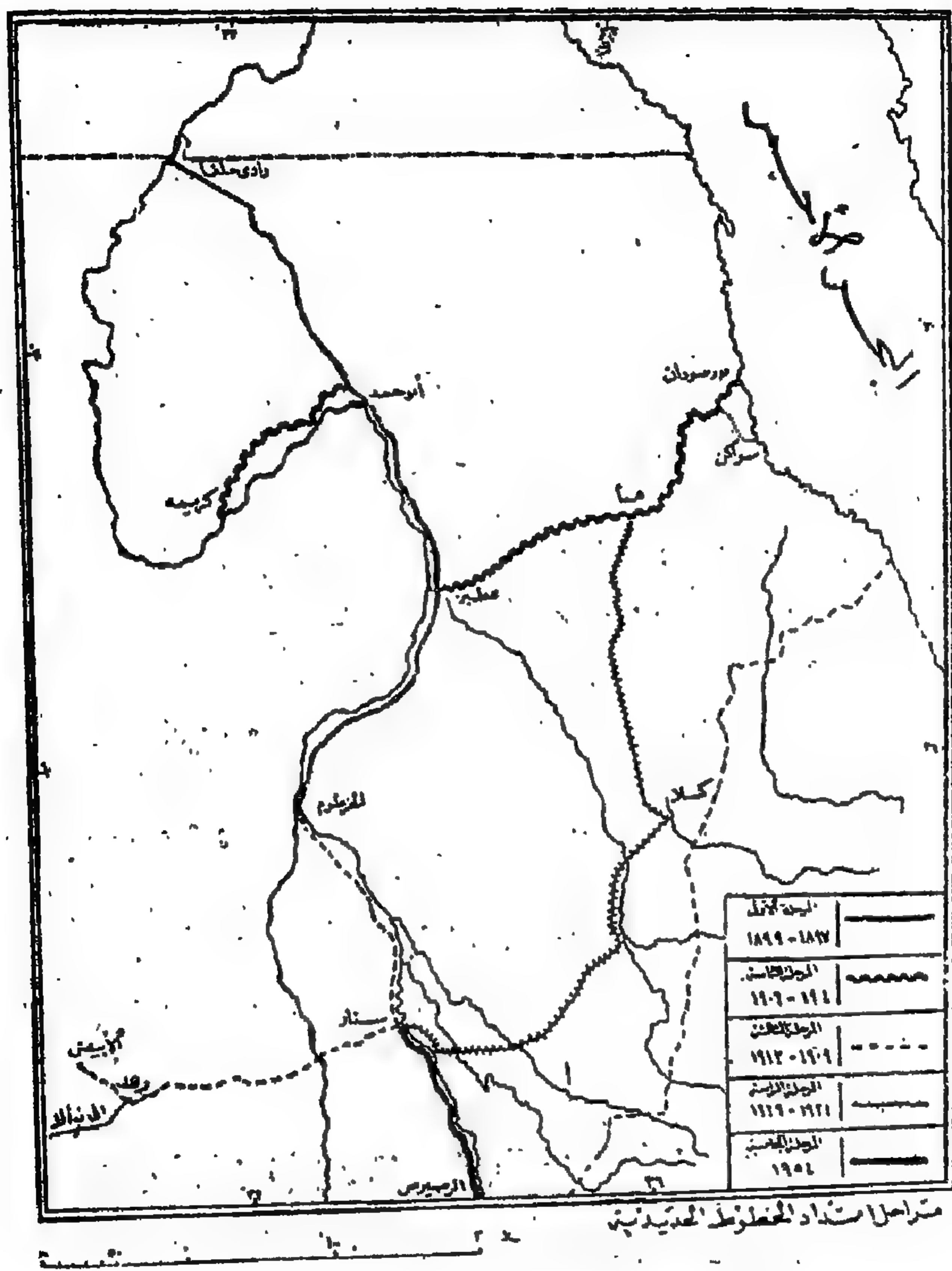
الرصيف الجنوبي وحالات تفريغ الفحم من بعيد



الرصيف الرئيسي (الشرقي)

المرسومة • وتكاد تتحكم السياسة الحكومية في تقدم التطور من حيث الامتداد والارتفاع • ويمكن أن نفهم ذلك على ضوء علمنا بأن أراضي بورسودان ملك خاص للحكومة ، وعلى أساس أنها لم تعترف بملكية خاصة للأفراد أو للقبائل في الفترة السابقة لقيام بورسودان • ويعنى ذلك أن سياسة الحكومة قد تبلورت منذ البداية حول نظام الحكر •

وقام تخطيط المدينة على أساس تقسيم الأراضي في الظهير المباشر فيما وراء المرفأ الى أحياء متعددة • وتختلف قيمة كل حى من تلك الأحياء من حيث الموقع والامتداد والمسافة التى تفصل بينه وبين المرفأ • وكان الخشب المادة الأساسية لبناء المساكن ، عندما اختيرت مواقع الميناء لأول مرة • ولم يكن فيها حتى الحرب العالمية الأولى بناء من حجر ، اللهم الا المباني التى أسستها الحكومة لبعض مصالح الحكومة كمحطة سكة الحديد والثكنات وفندق البحر الأحمر والمستشفى • وكانت المساكن الخشبية تبنى عادة على قوائم خشبية لكى ترتفع عن مستوى سطح الأرض • واتجهت السياسة بعد انقضاء سنوات الحرب العالمية الثانية الى احلال الأحجار الجيرية والمرجانية الصلبة محل الخشب في بناء المنازل الخاصة ومصالح الحكومة ومبانيها • وقد استغلت بعض المحاجر للحصول على هذه الأحجار وكانت الأحياء المشرفة على المرفأ مباشرة أول أجزاء المدينة التى ظهرت فيها المنازل الحجرية • ووضعت الخطة لاستمرار عملية البناء وإقامة المنازل الحجرية والزحف من حى الى حى وفق خطة موضوعة يشرف عليها المجلس البلدى بالمدينة • وباتت بورسودان اليوم مدينة جميلة تضم منازل ارتفعت الى أكثر من طابق واحد • وجدير بالذكر أن تعليمات قسم هندسة المدينة لا تسمح بارتفاع المنازل الى أكثر من طابقين بصفة عامة • ويفهم ذلك التحديد على ضوء علمنا بعاملين ، هما عامل الحرارة ونظام توزيع المياه • ويذكر المهندسون أن قسوة المناخ ولا سيما في شهور الصيف تحتم عدم الارتفاع بالمباني ، كما تحتم ترك فراغ كبير بين كل بناء وآخر ، حتى لا تمنع الهواء عن بعضها البعض • ويفهم العامل الثانى على أساس أن توزيع المياه يتم من صهاريج على ارتفاع معين بطريقة الضغط العادى فلا يسمح بارتفاع المياه الى أكثر من الطابق الثانى • ومهما يكن من أمر فان هندسة البناء فيها جمال وذوق ممتاز ، وفيها صفات البساطة والحدأة أيضا • أما تخطيط الشوارع فيظهر أنه مرسوم بحيث تكون مستقيمة وتتجمع كلها في قلب المدينة ، الذى تتركز فيه حركة التسويق والتجارة والمرافق الأساسية الحيوية للسكان • وحرصت حكومة السودان بعد



(شكل ٨) الخطوط الحديدية فيما بين بورسودان
ومناطق الانتاج السودانية على النيل

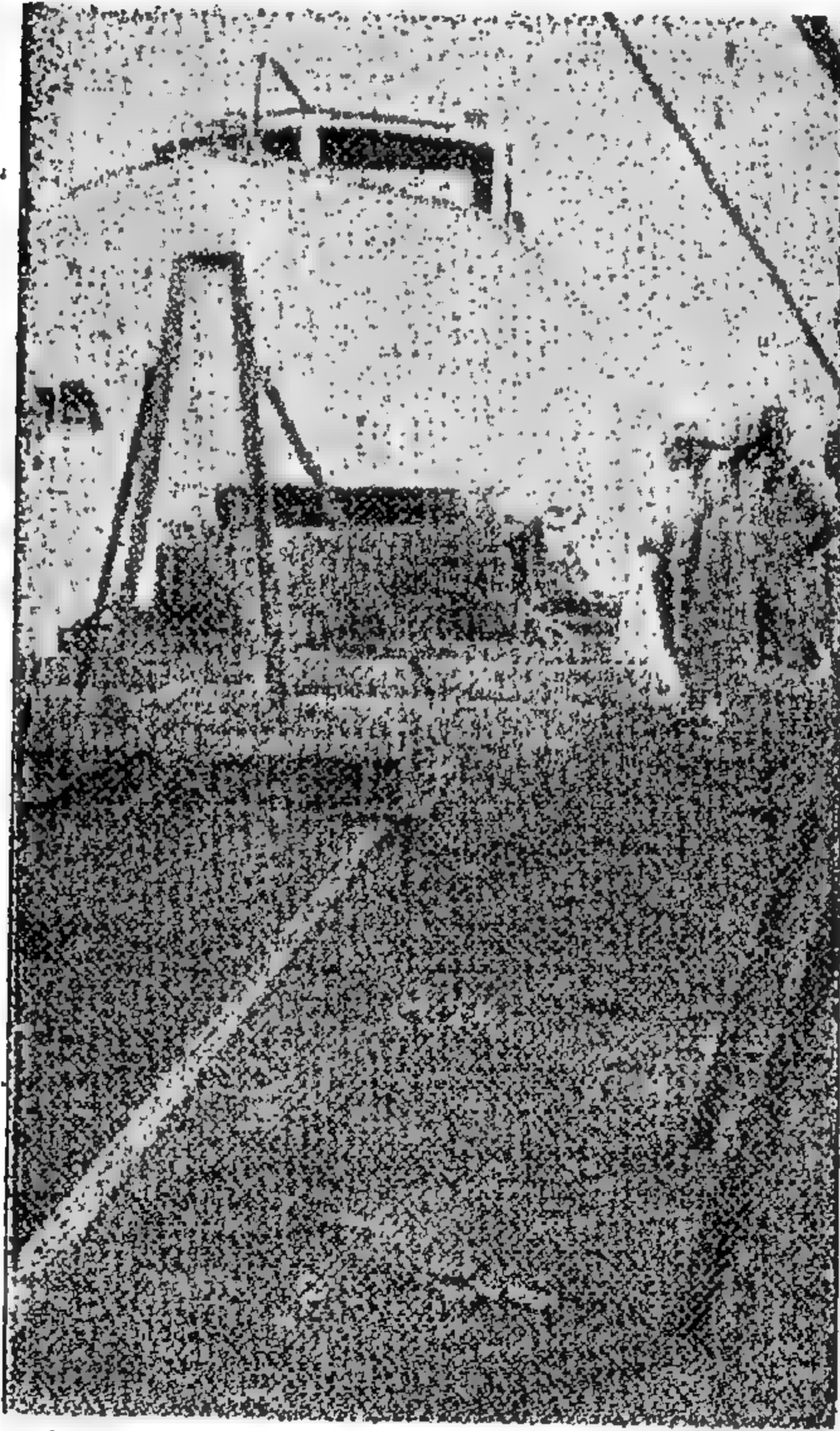
الاستقلال على تطوير المدينة وبذل المزيد من العناية باحتياجات السكان وحل بعض المشاكل التي كانت تبدو في شكل كابوس مخيف يهدد المدينة وسكانها . ومع ذلك فان حكومة الحكم الثنائي كانت قد وضعت الحل لأخطر مشكلة كانت تهدد كيان الميناء وقيمتها ، ونعنى بها مشكلة الماء العذب . وقد لقيت هذه المشكلة دراسات مستفيضة في كل المناطق المحيطة على يد خبراء ممتازين من سنة ١٩٠٥ الى سنة ١٩٢٢ . وانتهى البحث الى ضرورة الاعتماد على مياه تحملها أنابيب من خور أربعاء لمجابهة الاحتياجات المتزايدة من سنة الى أخرى . وكان من الضروري مد الأنابيب في مسافة تبلغ حوالى ٢٠ ميلا من نقطة ترتفع حوالى ٣٥٠ قدما فوق مستوى سطح البحر . واستغرق العمل فترة طويلة اطمأنت بعدها بورسودان واطمان سكانها على احتياجاتهم من الماء العذب وكانت الاضافات والتحسينات تطرا من حين الى حين ، للحصول على مزيد من الماء كلما ازداد الطلب عليها . وأعدت الصهاريج والخزانات الأرضية في قلب المدينة وعلى الجانب الشرقى للمرفأ للتوزيع المباشر . وأصبحت بورسودان اليوم في مأمن من أى خطر يهدد مواردها من الماء العذب . وتحمل المياه الآن أنبوبتان قطر الأولى ٩ بوصات ، والثانية ١٢ بوصة من نقط مختارة في خور أربعاء حيث تختزن في الصهاريج والخزانات الأرضية والمعدة في مواقع مناسبة متفرقة في أنحاء المدينة .

سكان بورسودان :

ليس لدينا بيانات صحيحة عن سكان بورسودان منذ قيامها سوى أرقام تقديرية بحتة ، أعدها المديرون ورجال الحكومة من سنة ١٩٠٦ الى ١٩٥٤ ، ويعنى ذلك أنه لا يمكن أن نتبع تطور الزيادة وربطها بالزيادة الطبيعية أو بالهجرات التي تنتهى الى المدينة . ومع ذلك فليس ثمة شك في أن بورسودان التي تقع في قلب أوطان الأمراء تضم خليطا من السكان ، يتكون من هجرات السواكنية والجاليات الأجنبية التي كانت تعيش في سواكن كالهندوة والحضارمة واليمنيين . ويبدو أن هجراتهم كانت على دفعات ، وفي هدوء تام تحت ضغط تحول الملاحة والتجارة تحولا سريعا الى الموقع الجديد . بهذا بالإضافة الى هجرات تصل اليها من الأقاليم السودانية والمدن التي على النيل فيما وراء النيل غربا . ويصل سكانها اليوم حسب آخر احصاء الى حوالى ٤٧٥٦٢ نسمة ، وعدد



بورسودان في العاصفة (الهبوب)



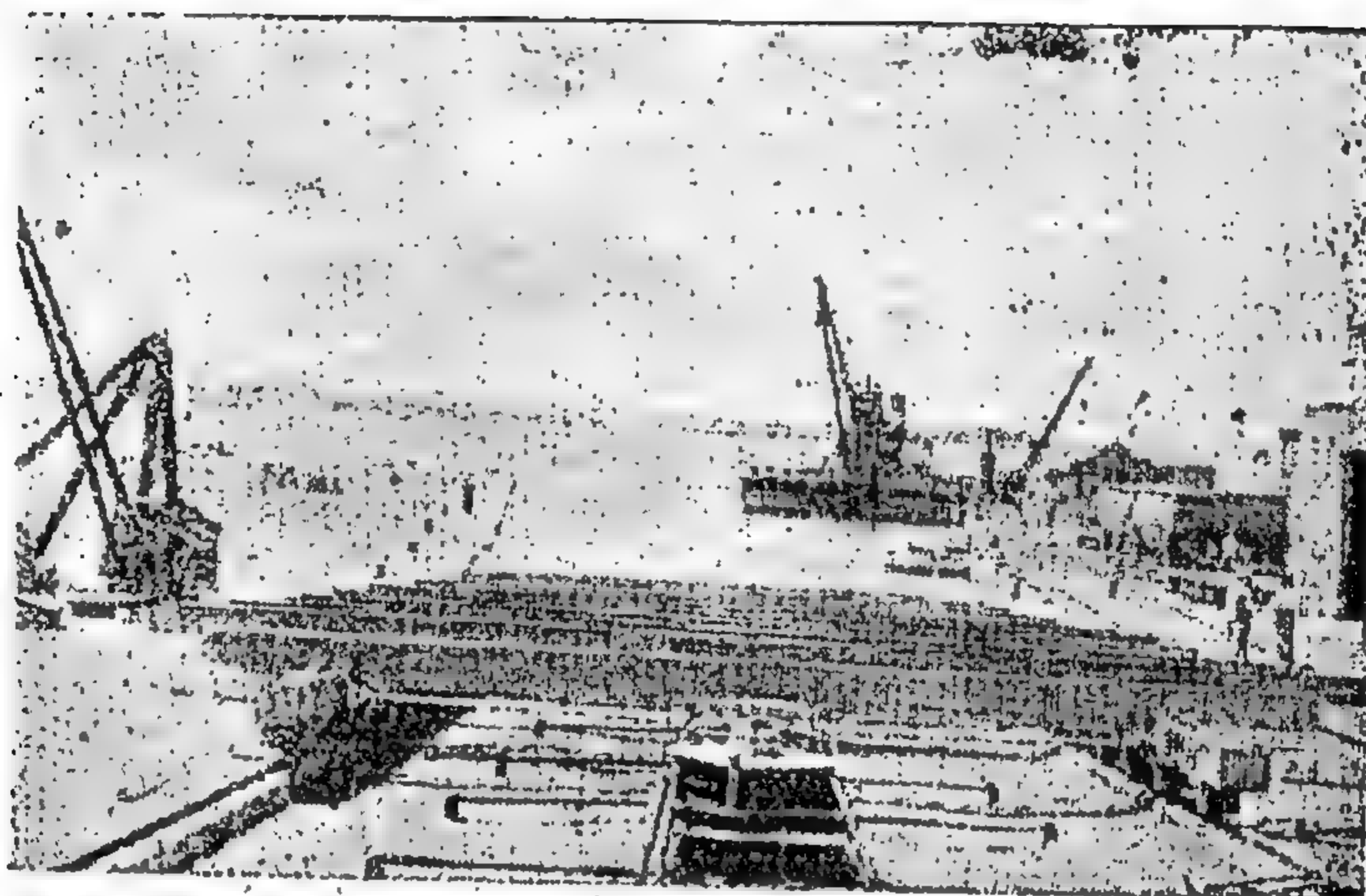
لنش على العربة رقم ٤

الذكور منهم يصل الى ٦٠ ٪ . وهذه الظاهرة غريبة في حد ذاتها ولا يرتبط تفسيرها بازدياد المواليد من الذكور عن الإناث . ولكي نفسر تلك الظاهرة نذكر أن عدد الذكور يكون في السنوات الخمس الأولى عادة أقل من عدد الإناث وبشكل يتفق مع القاعدة العامة . أما فيما بعد السنوات الخمس يصبح عدد الذكور أكثر بكثير من عدد الإناث حيث يبلغ عدد الذكور حوالي ٢٥ ألف نسمة، وعدد الإناث ١٤ ألف نسمة . ويعنى ذلك أيضا أن زيادة الذكور عن الإناث لا يمكن أن تكون طبيعية ، إنما هي في الواقع نتيجة للصفة التي تميزت بها حركة تعمير المدينة منذ قيامها . وتتلخص في استمرار وصول المهاجرات والعناصر النشيطة في أفواج من المهاجرين من أنحاء السودان حيث يطيب لهم العمل . ولعل من الطريف حقا أن يصل المهاجرون من الرجال في الغالب فقط فرادى يعيشون فيها حتى يتحقق الكسب والاستقرار ، ومن ثم يستحضر المهاجر المستقر أسرته أو يتزوج . وهذه الظاهرة تبدو في مدن سودانية أخرى كعطبرة والخرطوم بحرى حيث لا علاقة للسكان بحياة البداوة أو الزراعة ، إنما يصل المهاجرون للعمل في بعض الصناعات التحويلية أو البدائية أو للاشتغال بالتجارة ، أو ممارسة أى عمل آخر من أعمال المدن .

وثمة ملاحظة ثانية هامة ، وهي أن تفاصيل الإحصاء العام تبين أن هناك اتجاها لتخصيص بعض الأحياء في المدينة لبعض السكان الذين ينتمون لأصل واحد - ديم عرب ، ديم فلاته ، وغيرها - ويعنى ذلك أن سكان بورسودان ليسوا كلهم من البجاة الذين يعيشون في الظهير المباشر لها . وفيما يلي بيان اجمالي لتوزيع السكان حسب الجنسية أو القبيلة يفسر هذه الظاهرة ويوضحها : -

عرب ١٧٢٩٢ + بجاء ١٠١٦٦ + نوبيون ٦٦٧٨ + نوباويون ٨٨٣
 نيلوتيون ٦٣٠ + نيلوحاميون ٢١٥ + سودانيون أصليون ١٩٤ + غربيون
 (غير سودانيين) ١٥٣٨ + سودانيون من أصل أجنبي ٥١٧ + أجانب ٧٣٨٨

ويظهر من ذلك البيان أن البجاة لايزيد نصيبهم على ٢٥ ٪ من سكان المدينة ، على حين أن النسبة الباقية من عناصر وسكان وافدين إليها من السودان أو من خارج السودان . ويتفق ذلك مع مآزكرناه من أن البجاة ينفرون من حياة الاستقرار ، ويعشقون البادية ولا يحبون البحر أو التفاعل معه . وليس غريبا أن نقول ان ارتفاع عدد البجاة كان تحت ضبط ظروف معينة بعد سنة ١٩٣٧ ،



العربة رقم (١) في الحوض



العربة رقم (٢) في الحوض

حيث دفعتهم الحكومة دفعا الى العمل في الميناء والاشتغال بخدمة الشحن والتفريغ . ومع ذلك فهم يعيشون وقلوبهم معلقة بأوطانهم فيما وراء التلال وقطعان الابل التي يحملون بها . وهكذا تحيا بورسودان على خدمة البحر وتعيش على انتاج وخدمة انتاج مناطق بعيدة عنها بمسافات تزيد على بضعة مئات من الأميال . ولا يمكن للباحث أن يتصور أسوأ من تلك الظروف التي تعتمد فيها مدينة على مواد غذائية تصل اليها عبر مسافات طويلة للغاية بانتظام لأن انقطاع وصول تلك المنتجات يهدد احتياجات السكان ويعرضها للخطر .

بورسودان في خدمة الملاحة والتجارة السودانية :

لعلنا لا نجافي الحقيقة اذا مذكرنا أن سياسة الانتاج والتسويق والتجارة التي طبقت في السودان ، كانت من وضع واخراج أولئك الذين عملوا على خلق غلات جديدة مفروض فيها أن ترفع المقدرة الشرائية للسودان ، من أجل الاقبال على استهلاك سلع ومنتجات من بريطانيا . وقلنا من قبل ان خلق بورسودان وتجهيزها كان مرتبطا بتلك الأفكار ، بل ان البعض يضعها في اطار واحد مع الخطط التي وجهت السياسة الاقتصادية للسودان . والمفهوم أن عصب تلك السياسة كان يتمثل في وضع مساحات كبيرة من الأراضي السودانية الخصبة على جانبي النهر وروافده في خدمة انتاج القطن . وكانت المساحات تزداد من موسم الى موسم وفقا لخطة التطوير وتوفير المياه وتنظيم الري الصناعي أو الري بالطلب . ويمكن للباحث على ضوء الفهم الأصيل لصفة التطوير وخطته أن يصل الى نتائج أصيلة تبرز قيمة بورسودان في خدمة ذلك التوسع وأثر ذلك النشاط في حركة الملاحة ومرور التجارة الخارجية الى فترات ومراحل تتفق مع التغييرات التي كانت تطرأ على مقومات الانتاج السوداني وخاصة فيما يتعلق بزيادة مساحة القطن .

١ - المرحلة الأولى من سنة ١٩٠٦ الى سنة ١٩٢٤ .

ولعل أهم ما يميز هذه المرحلة الابتدائية في حياة بورسودان أن الخطط الاقتصادية لم تكن قد وضعت بعد في حيز التنفيذ الا في أضيق الحدود . وكانت تبدو في صورة التجارب والأبحاث ، فلم ينفذ مشروع لانتاج القطن الا في حدود ضيقة تعتمد على الري من الطلبات في مناطق مبعثرة على النيل النوبي والنيل

الأزرق . ويضاف الى ذلك اتجاه الحكومة الى تنفيذ بعض مشروعات الانشاء والتعمير لانشاء خطوط سكك الحديد . وأسهم ذلك من ناحية في زيادة الحصيلة من الصمغ من كردفان من سنة الى أخرى ، كما أسهم في زيادة القوة الشرائية للدولة والأفراد والاقبال على الاستهلاك بصفة عامة . واستمرار هذه المرحلة - من ١٩٠٦ الى ١٩٢٤ - وكان علي غير ارادة الحكومة اذ كانت الحرب العالمية الاولى وظروفها الاستثنائية مسئولة مسئولة مباشرة عن تعطيل الخطط الموضوعة . ونذكر على سبيل المثال توقف العمل في انشاء سد سنار بعدما أزمعت الحكومة تنفيذه في سنة ١٩١٣ (١) . ويمكن على ضوء تلك الظروف والاعتبارات التي سارت عليها سياسة التنمية الاقتصادية أن نتصور الزيادة الرتيبة التي كانت تسجلها السفن التي تزور بورسودان ، والزيادة المطردة في حجم الوارد والصادر كما تظهر في الجدول التالي :

السنة	عدد السفن	حمولة الصادر طنا	حمولة الوارد طنا	الحمولة الكلية طنا	ملاحظات
١٩١٣	٢٥٦	٣٠٠٠٠	٥١٠٠٠	٨١٠٠٠	يرتبط الهبوط
١٩١٦	٣١٧	٥٨٣١٦	١٢٣٩٢٣	١٨٢١٣٩	بحالة الحرب
١٩١٩	٢٦٧	٤١٣٦٢	٧٦١٧٨	١٤٢١٩٠	واضطراب حالة
١٩٢٢	٤٥٢	١٠٩٠٢٦	١٤٩٩٨٠	٢٥٩٠٠٦	الملاحة والشحن
١٩٢٣	٦٠٩	١٢٨٨٤٢	٢٩٩١٥٢	٤٢٧٩٩٤	والتفريغ واضطراب التجارة

٢ - المرحلة الثانية من سنة ١٩٢٤ الى ١٩٣٨ :-

هذه المرحلة خطيرة من وجهة النظر الاقتصادية لأن انتهاء العمل في سد سنار وتشغيله أدى الى مزيد من مساحات الأرض التي تزرع قطناً وزيادة كبيرة مماثلة في حجم التجارة الصادرة التي تمر بطريق بورسودان الى الأسواق العالمية

(١) كان المفروض بناء قنطرة على النيل الأزرق عند سنار ، ولكن انخفاض مناسيب فيضان سنة ١٩١٣ الى حد خطير وقيام الحرب العالمية أدى الى تأجيل العمل من ناحية ، والاخذ بسياسة التخزين وبناء سد سنار .

والبريطانية خاصة . وباتت الميناء مزدحمة بالحركة وظهرت الحاجة الملحة لتطوير شكل الأرصفة وزيادة أطوالها لمجابهة العدد الكبير من السفن التي كانت تتزايد من سنة الى أخرى . وقد قفز عدد السفن من ٦٩٩ في سنة ١٩٢٤ الى أكثر من ألف سفينة في سنة ١٩٣٥ . ولعل من الطريف أن تتخلل هذه المرحلة سنوات أخرى ترتبت على الأزمة المالية العالمية من سنة ١٩٣٠ حقيقة أنها أزمة أدت الى انكماش في حجم التعامل وحجم كل من الصادرات والواردات وفقاسا للسياسة التي وضعت لمواجهة الأزمة ، إلا أنها كانت طارئة ولا تعبر عن اتجاه نحو استمرار العجز في عدد السفن التي تزور الميناء . وهذا هو ما قد حدث فعلا عندما انتهت سنوات الأزمة واستقرت الأحوال وعادت بورسودان من سنة ١٩٣٤ الى سابق عهدها من نشاط وحركة متزايدتين . وكان ذلك النشاط ممثلا في زيادة حجم الصادر لاستمرار الزيادة في انتاج القطن والتوسع في مساحته المنزرعة ، وزيادة في حجم الصادرات لتلبية احتياجات السكان . وجدير بالذكر أن حجم تلك البضائع بلغ في المتوسط خلال السنوات من ١٩٣٥ الى ١٩٣٧ أكثر من ٧٥٠.٠٠٠ طن وهو ضعف الرقم الذي سجل في عام ١٩٢٣ . وكادت تجارة السودان بطريق بورسودان تسجل رقما قياسيا في عام ١٩٣٩ ، لولا أن قامت الحرب العالمية الثانية في نهاية الصيف وبدء الخريف . ويذكر تقرير مصلحة الاقتصاد والتجارة - آنذاك - أن حركة التجارة في الثمانية شهور الأولى من سنة ١٩٣٩ كانت أكثر مما كانت عليه في أي مدة مماثلة في السنوات السابقة كلها .

٣ - المرحلة الثالثة من سنة ١٩٣٩ الى سنة ١٩٤٦

كان طبيعيا أن تتأثر بورسودان من حيث كونها منفذا رئيسيا لتجارة السودان الخارجية بقيام الحرب العالمية الثانية ، واضطراب النقل البحري في البحر الأحمر وخاصة بعد أن دخلت إيطاليا الحرب دخولا سافرا . والمفهوم أن ذلك الاضطراب أدى الى انخفاض في عدد السفن العاملة في خدمة التجارة الدولية بصفة عامة ، نتيجة للقيود التي فرضت على النقل البحري في سبيل المجهود الحربي . ويمكن أن نتلمس صفات تلك المرحلة الخطيرة ، وما طرأ على مركز بورسودان على ضوء الجدول التالي من سنة ١٩٣٩ الى سنة ١٩٤٦ .

السنة	عدد السفن	حمولة الصادر طنا	حمولة الوارد طنا	الحمولة الكلية طنا
١٩٣٩	٩٢٢	٣٢٣ر٣٦٠	٣٨٠ر٣٥١	٧٠٣ر٧١١
١٩٤٠	٤٧٧	٢٧٩ر٧٢١	٢٧٧ر٦٧٩	٥٥٧ر٤٠٠
١٩٤١	٧٥٦	٣٣٢ر٨٧١	٦٨١ر٥٣٩	١٠١٤ر٤١٠
١٩٤٢	٥٨٢	٣٣٤ر٣٥٥	٦١٥ر٢٤٨	٩٤٩ر٦٠٣
١٩٤٣	٣١٨	٢٨٠ر٣٢١	٢٨٧ر٤١١	٥٦٧ر٨٣٢
١٩٤٤	٤٩٣	٣١٧ر٧٥٠	٢٧٢ر٣٥٨	٥٩٠ر١٠٨
١٩٤٥	٤٥٧	٢٢٨ر٨٩٢	٢٥٨ر٩٩٠	٤٨٧ر٨٨٢
١٩٤٦	٥١٦	٣٠١ر٠٦٦	٢٩٤ر٤٦٤	٥٩٥ر٥٣٠

وقبل التعليق على تلك الأرقام نشير إلى أن السودان قد دخل في نظام الحصص للتصدير والاستيراد ، والذي يشرف عليه المركز البريطاني لتموين الشرق الأوسط وخضع لقيوده منذ سنة ١٩٤١ . ويعنى ذلك خضوع كل حمولة من الوارد والصادر لاحتمالات توزيع الحصص والفراغ في السفن . أما فيما يتعلق بالواردات فكانت أرقامها قريبة من العادية اللهم الا في سنة ١٩٤١ وسنة ١٩٤٢ التى دخلت فيها حمولات اضافية لتلبية احتياجات الجيوش المحاربة في الجبهة السودانية الارتيرية الحبشية . أما فيما يتعلق بالصادرات فكان ثمة هبوط واضح في شحن القطن بالذات . وقد سجل الصادر من القطن أخطر هبوط له سنة ١٩٤٣ . ومع ذلك فان وصول القطن كان مستمرا الى بورسودان بكميات كبيرة لا تتكافأ مع حالة التصدير والفراغ في السفن . ولم ينقد الموقف الاتعاقد الحكومة البريطانية على شراء كل محصول القطن من موسم ٤٣/٤٢ . وتم بعد ذلك وخلال سنة ١٩٤٤ تصدير كل المخزون من القطن من محاصيل المواسم السابقة . وكانت نهاية الحرب نذيرا بعودة الحركة في الميناء وحركة الشحن والتفريغ الى مجراها الطبيعي ، التى تتناسب مع صفة الانتاج السودانى والتوسع فيه واستقرار الأحوال في الملاحة في البحر الأحمر والعالم .

٤ - المرحلة الرابعة من سنة ١٩٤٧ :

إذا كان ثمة ما يميز تلك المرحلة فهو عودة السودان الى تخطيط سياسته تطوير اقتصادياته وانتاجه من جديد . وشمل ذلك التخطيط مشروعين للسنوات الخمس من سنة ١٩٤٦ الى ١٩٥١ ، ومن ١٩٥١ الى ١٩٥٦ وكان من

شأنهما زيادة المساحات المنزرعة قطناً ، ووضع أرض المناقل - مساحتها حوالى ٨٠٠٠٠٠ فدان - تحت الرى الصناعى لانتاج القطن اعتباراً من سنة ١٩٥٧ (١) وكان ذلك مدعاة لزيادة حجم التجارة السودانية فى الصادرات والواردات وزيادة الضغط على بورسودان . وكان من بين الخطط التى وضعت موضع التنفيذ تطوير الميناء وزيادة أطوال الأرصفة لمجابهة تلك الزيادة المتوالية من عام الى عام وليس ثمة شك فى أن الضغط على الميناء ومرافق الميناء سوف يتطلب فى أقرب فرصة زيادة الاستعدادات فى وسائل النقل والمواصلات التى تربط بينه وبين قلب السودان ، وخاصة بعد سنة ١٩٦١ عندما تزرع ثلث مساحة المناقل قطناً ، وترتفع مساحة الأرض المنزرعة قطناً فى السودان الى رقم يبلغ أكثر من ٧٥٠٠٠٠ فدان .

وصفوة القول أن بورسودان فى ظل كل الظروف وكل الاعتبارات تحمّل وحدها العبء الأكبر من حيث خدمة التجارة السودانية الخارجية . وقد يصل نصيبها من تلك التجارة الى أكثر من ٩٠٪ بالنسبة للصادرات والواردات . ولعن الوقت الملائم للبحث عن موقع لخلق وإنشاء ميناء آخر قد حان . وليس أفضل - كما قلت - من البحث فى شأن إحياء سواكن وتخصيص مرفئها الهادى الجميل لرسو السفن الصغيرة نسبياً التى تلائمها الأعماق فيما حول جزيرة سواكن .

(١) تم العمل فى امتداد المناقل على أربع مراحل . وقد أعدت أرض المناقل البالغ مساحتها ٨٠٠٠٠٠ فدان لزراعة القطن الطويل الثيلة . ويؤدى ذلك بالتالى إلى انتاج حوالى ١٢ مليون قنطار .

قائمة المراجع

أولا - المراجع العربية :

- ١ - ابن بطوطة - مذهب تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار القاهرة ١٩٣٤
- ٢ - ابن حوقل - كتاب صورة الأرض ليدن ١٩٣٩
- ٣ - ابراهيم نصبحي - مصر في عهد البطالة - جزآن القاهرة ١٩٤٦
- ٤ - الحمداني - صفة جزيرة العرب لندن ١٨٨٤
- ٥ - المقرئزي - المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار نشرة فيبت المعهد الفرنسي للآثار
- ٦ - شاطر بوصيلي - معالم تاريخ السودان وادى النيل القاهرة ١٩٥٥
- ٧ - صلاح الدين الشامي - التوجيه البحري للسودان - رسالة دكتوراه لم تنشر
- ٨ - صلاح الدين الشامي - بورسودان ميناء السودان الحديث القاهرة ١٩٥٨
- ٩ - صلاح الدين الشامي - المواصلات والتطور الاقتصادي في السودان القاهرة ١٩٥٩
- ١٠ - عباس عمار - المدخل الشرقى لمصر القاهرة ١٩٤٦
- ١١ - محمد عوض محمد - السودان الشمالى القاهرة ١٩٥٢
- ١٢ - محمد عوض محمد - السودان ووادى النيل القاهرة ١٩٥٢
- ١٣ - محمد فؤاد شكرى - الحكم المصرى فى السودان القاهرة ١٩٤٩
- ١٤ - محمد فؤاد شكرى - مصر والسيادة على السودان القاهرة ١٩٤٦
- ١٥ - محمد محمود الصياد - اقتصاديات السودان القاهرة ١٩٥٥

ثانيا : المراجع الأجنبية :

- 1 — Ball, J. : Contribution to The Geography of Egypt. Cairo. 1939.
- 2 — Brueo, J. : Travels to Discover the Source of the Nile. (Vol. I). Edimburgh. 1790. .
- 3 — British Admiralty : Red Sea & Culf of Aden Pilot. London. 1944.
- 4 — Burkhardt, J. L. : Travels in Nubia London. 1819. .
- 5 — Bloss, J. F. E : The Story of Suakin. S N. R 1939—37.
- 6 — Buist, G. : On the Physical Geography of the Red Sea. G. J. 1857.
- 7 — Charleswerth, N. P : Trade Routes & Commerce of the Roman Empire. Cambridge. 1924.
- 8 — Cooke, B. : The Red Sea coast in 1540. S. N. R. 1933.
- 9 — Crossland, C. : Desert & Water Gardens of the Red Sea. Cambridge. 1913.
- 10 — Crowford, O. G. S : The Fung Kingdom of Sennar. Gloucester 1951.
- 11 — Crowfoot, J. W. : Old Sites in The Butana, S. N. R. 1922.
- 12 — Crowfoot, J. W. : Some Red Sea Ports in the Anglo-Egyptian Sudan. G, J. 1911.
- 13 — Davis, R. : Economics & Trade. F. W. 1035.
- 14 — D'Anville, : Memoires Sur L'Egypte Ancienne et Moderne. Paris. 1769.

- 15 — Douan, G. : Histoire Du Regne Du Khedive Ismail
Tome III. 2eme. et 3eme partie. Le Caire,
1936.
- 16 — Fleming, G. J. : Tokar. S. N. R. 1920.
- 17 — Gliechen, C. : the Anglo-Egyptian Sudan (Tow Volu-
mes). London. 1905.
- 18 — Grabham, G. W. : The f'ysical Setting. F. W. 1935.
- 19 — Gregory, J. W. : The Great Rift Valley & Geology of
East Africa, London. 1921.
- 20 -- Gregory, J. W. : The Great Rift valley, G. J. 1920.
- 21 — Hamilton, J. A. : The Anglo-Egyptian Sudan from Within.
London. 1935.
- 22 — Heathly, J. J. P. : The Port of the Upper Nile (Aqiq) in
Relation to the Highways of Foreign
Trade. Scot G. M. 1895.
- 23 — Hebbert, H. E. : El-Rih, A Red Sea Island. S. N. R.
1935.
- 24 — Hohler, T. B. : Trade of Port-Sudan for the year 1906.
London. 1906
- 25 — Hume, W. F. : The Relation of the Northern Red Sea
and its Accosiated Gulf Areas to the
Rift Valley, G. J. 1921.
- 26 — Jackson, H. C. : Tooth of Fire. Oxford. 1911.
27. Jouguet, P. : Mecdonain Imperialism and the Hellen-
ization of the East. (English transla-
tion.) Paris 1926.
- 28 — Junker, W. : Travels in Africa. London. 1890.

- 29 — Kammerer, A. : La Mer Rouge, L'Abyssinie, et L'Arabie
Depuis l'Antiquité. Vol. I et II. Le Caire. 1926
- 30 — Kammerer, A. : Essai Sur l'Histoire Antique D'Aby-
ssinie. Paris. 1926
- 31 — Kammerer, A. : Le Routier De Don Joan De Castro
Paris. 1929.
- 32 — Kammerer, A. : Le Mer Rouge A Travers Les Ages.
Paris. 1925.
- 33 — Leyden, J. : Historical Account of Discoveries and
Travels in Africa. (Two Volumes). London.
1817.
- 34 — Lombard, G. : Le Port de Suakin l'Exploration, Tome
XV. 8 Fev. 1883.
- 35 — Martin, P. F. : The Sudan in Evolution. London. 1921.
- 36 — Mac Crindle J. W: The Commerce and Navigation of the
Erythrean Sea. London. 1879.
- 37 — Mac Micheal, H. : The Anglo-Egyptian Sudan. London.
1939.
- 38 — Mac Micheal, H. : A History of the Arabs in the Sudan
Vol. 1. 1922.
- 39 — Maspero, G. : The Dawn of Civilization. (Third
Edition). London. 1896.
- 40 — Maspero, G. : The Struggle of Nations. London. 1899.
- 41 — Muir, W. : The Memluke or Slave Dynasty of Egypt
London. 1896.
- 42 — Murray, G. W. : Sons of Ismail. London. 1935.

- 43 — Morgan, F. W. : Ports & Harbours. London. 1952.
- 44 — Navile, E. : Le Commerce de L'Ancienne Egypte Avec Les Nations Voisines. Geneve. 1911.
- 45 — Newbold, D. : The Crusades In the Red Sea and the Sudan. S. N. R. 1945.
- 46 — Paul, A. : Aidhab. S. N. R. 1955.
- 47 — Paul, A. : A History of the Beja Tribes of The Sudan. Cambridge. 1954.
- 48 — Parkins, M. : Life In abyssinia. Vol I. London 1853.
- 49 — Parsons, C, S. : The Eastren Sudan. R. Arti. Institute. April 1899.
- 50 — Rawbinson, G : History of Ancient. Egypt. London. 1881.
- 51 — Reisner, G. A. : Outline of the history of the Sudan. S. N. R. 1918.
- 52 — Sayyad, M. M. : The Anglo-Egyptian Sudan. (a study on Economic Geography.)
- 53 — Sandes, E. W. : The Royal Engineers in Egypt and The Sudan Chatham. 1937.
- 54 — Schoff, W. : The Periplus of the Erythrean Sea. New York. 1912.
- 55 — Schater, B. A. : The Greek Influence in the Blue Nile Valley. Khartoum. 1945.
- 56 — Sharpe, S. : History of Egypt from the Earliest Times Till the Conquest of Arabs. London. 1859.

- 54 — Shukry, M. F. : The Khedive Ismail and Slavery in the Sudan. Cairo. 1937.
- 58 — Schweinfurth, G. : The Future of the Sudan. Pall Mall Gazette 18 April 1884.
- 59 — Sudan Govt. : Sudan Almanac Khartoum.
- 60 — " : Sudan Foreign Trade Report. Khartoum
- 61 — Sudan Railway : Port Authority-Port Sudan. Atbara 1937.
- 62 — Tothill, : Agriculture in the Sudan. London 1948.
- 63 — Theodore Bent. : The Ancient trade Routes Across Ethiopia. G. J. 1893.
- 64 — Trimingham, : Islam in the Sudan. 1949.
- 65 — Trimingham, : Islam in Ethiopia 1951.
- 66 — Wallis B, E. A. : The Egyptian Sudan. (Two Volumes). London 1907.
- 67 — Warmington, E. H. : The Commerce Between the Roman Empire & India. Cambridge. 1928.
- 68 — Wainwright, G.A. : Early Foreign Trade in East Africa. Man. no 161. 1947.
- 69 — Valentia, C. : Voyages and Travels to India Ceylon and Red Sea In the years 1802—1806. Vol. III. London. 1811.
- 70 — Vincent, B. : The Periplus of The Erythrean Sea. Vol. I and II. London 1800,

محتويات الكتاب

١	تصدير
٢١- ٣	تمهيد
٤٢- ٢٣	الفصل الأول - الموانئ البطلمية على الساحل السوداني
٥٩- ٤٣	الفصل الثاني - موانئ الساحل السوداني والتجارة الخارجية في عهد دولتي مروى وأكسوم
٧٦- ٦١	الفصل الثالث - باضع العربية في خدمة التجارة السودانية
٩٦- ٧٧	الفصل الرابع - عيذاب وخدمة التجارة السودانية
١١٣- ٩٧	الفصل الخامس - سواكن الميناء العربي السوداني
١٣٠- ١١٥	الفصل السادس - سواكن الميناء العثماني السوداني
١٥٢- ١٣١	الفصل السابع - سواكن الميناء المصري السوداني
١٧٠- ١٥٣	الفصل الثامن - اضمحلال سواكن وتدهور قيمتها
١٩٢- ١٧١	الفصل التاسع - بورسودان ميناء السودان الحديث
١٩٨- ١٩٣	قائمة المراجع العربية والافرنجية

مكتبة مصر
شارع كامل صدقي "الفجاءة"



0223186

التمن ٢٥